

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO

CARRERA: COMUNICACIÓN SOCIAL

Tesis previa a la obtención del Título de: Licenciado/a en Comunicación Social.

IMAGINARIOS, DISCURSO Y LENGUAJE COLOQUIAL EN EL TRANSPORTE
PÚBLICO DE QUITO: ESTUDIO DE CASO COOPERATIVA DISUTRAN S.A

AUTORES:
MARÍA BELÉN LEMA VERA
ANDRÉS ESTEBAN BECERRA PUNGUIL.

DIRECTOR:
DIMITRI MADRID

Quito, diciembre del 2012

ACTA DE RESPONSABILIDAD

Todos los criterios, opiniones, afirmaciones, análisis, interpretaciones, conclusiones, recomendaciones y todos los demás aspectos vertidos en el presente trabajo son de absoluta responsabilidad de sus autores.

Quito, diciembre del 2012

(f) _____

María Belén Lema Vera

C.I. 1721643755

(f) _____

Andrés E. Becerra Punguil

C.I. 1718344656

DEDICATORIA

*La tesis está dedicada a nuestros padres y hermanos
los testigos silenciosos de nuestras luchas cotidianas,
a mi compañero/a de vida por su amor y tenacidad,
y a la sociedad Quiteña que inspiro el presente estudio.*

María Belén Lema y Andrés Becerra

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a la Universidad Politécnica Salesiana por su formación académica, a docentes y amigos, que impulsaron este arduo trabajo, a nuestro tutor Dimitri Madrid, que con sus conocimientos y ayuda oportuna contribuyó a la finalización de la tesis. Además a la Cooperativa Disutran S.A. por su colaboración y asistencia de datos

Los autores

Si quieres conocer al pueblo ecuatoriano, súbete en un bus, de servicio urbano...

Carlos Michelena

ÍNDICE

RESUMEN	1
INTRODUCCIÓN	2
CAPÍTULO I: Comunicación, Ciudad e Imagen	6
1.1 Introducción	6
1.2 Comunicación	7
1.3 Comunicación y La Escuela Latinoamericana	9
1.4 Comunicación verbal	11
1.4.1 La Semiótica	11
1.4.2 Signo Lingüístico	12
1.5 Comunicación no verbal	13
1.6 Comunicación y ciudad	16
1.7 Ciudad y transporte	20
1.8 Imagen	22
1.9 ¿Qué nos deja este capítulo?	24
CAPÍTULO II: La Cultura y Sus Expresiones Sociales	26
2.1 Introducción	26
2.2 La Cultura	27
2.2.1 Subcultura	29
2.3 Identidad	30
2.4 Comunicación y Cultura	31
2.5 La Cultura y El desarrollo social.	33
2.5.1 Sociedad	33
2.5.2 Desarrollo y construcción social.	34
2.6 Imaginarios	34
2.6.1 Imaginarios sonoros	38
2.6.2 El graffiti	41
2.7 Símbolos y Señales	44
2.7.1 El símbolo	44
2.7.2 El signo	45
2.7.3 Señal	46
2.8 Lenguaje	47
2.8.1 Tipos de lenguaje:	48
2.8.2 Lenguaje y ciudad:	49
2.8.3 Discurso:	50
2.8.4 Lenguaje sonoro:	51
2.9 ¿Qué nos deja este capítulo?	53
CAPÍTULO III: Transporte Urbano de Quito	55
3.1 Introducción	55

3.2	La Ciudad de Quito	56
3.3	Quito y su evolución	58
3.3.1	Quito y su transporte:	61
3.4	Historia del transporte urbano en Quito y sus conflictos	62
3.4.1	Contexto histórico	62
3.4.2	El trole bus.	64
3.4.3	Conflictos del trolebús y cooperativas de transporte	65
3.4.4	Nuevas unidades de transporte: bus tipo, ecovía, metrobus	66
3.4.5	Contexto actual: pico y placa; corredor sur oriental (túneles)	67
3.5	Historia de la Cooperativa de transporte urbano Disutran S.A.	69
3.6	Actores del transporte urbano	70
3.7	Producción cultural y simbólica del transporte urbano	73
3.7.1	Imaginarios del transporte urbano	76
3.8	¿Qué nos deja este capítulo?	79
	CAPÍTULO IV: Trabajo De Campo	81
4.1	Introducción	81
4.2	Técnicas de Investigación	82
4.3	Entrevistas	83
4.4	Encuestas	85
4.4.1	ANÁLISIS de resultados y prueba de hipótesis.	85
4.5	Análisis Fotográfico	93
4.4.1	Unidades de transporte color azul y rojo:	94
4.4.2	Ornamentación de las unidades del transporte urbano de quito.	95
4.4.3	El graffiti:	101
4.4.4	Publicidad móvil:	103
4.5	¿qué nos deja este capítulo?	104
	5. CONCLUSIONES	106
5.1	Comunicación y ciudad:	106
5.2	Comunicación y cultura:	107
5.3	Escenarios urbanos:	108
5.4	Comunicación y transporte:	109
5.5	Perspectivas del estudio:	111
5.6	Metodología de la investigación:	112
5.7	Formación de la carrera:	113
	BIBLIOGRAFÍA	114
	ANEXOS	120

RESUMEN

Los procesos de interacción social de cada miembro que forma parte de la sociedad Quiteña están llenos de elementos comunicativos, culturales, etc., que son dignos de un análisis, desmenuzando cada uno de las manifestaciones que se ven reflejadas en el contexto del transporte urbano de las calles de la capital. Generando de esta manera una comunicación alternativa fuera de los tópicos comunes de los *mass media*.

La comunicación como una de las herramientas fundamentales para el desarrollo de la vida del ser humano es la pauta inicial que encamina al estudio de los entramados sociales, culturales, coloquiales, discursos e imaginarios; su desarrollo conceptual es muy importante para luego entrar en el ámbito del transporte, en donde se hace un recuento de la evolución y transformación de los distintos servicios que brindan sus recorridos a los quiteños desde décadas pasadas, hasta la actualidad.

Tras una gran variedad de conceptos que encajan dentro de la comunicación social, se presenta al individuo como generador primordial de los elementos mencionados; la interrelación entre actores del transporte, el registro de cada uno de las expresiones sociales a través de técnicas de investigación, con una metodología cualitativa, dan como resultado que el servicio de transporte urbano es un punto de encuentro de culturalidad, de interaccionismo simbólico, de convivencia de estratos etc.

El respaldo fotográfico obtenido en el instante mismo de la realidad social, es un aporte básico al estudio del tema central, ya que la imagen en la actualidad ha ganado mucho campo entre los individuos. Por tal motivo el trabajo en campo está compuesto por la interrelación total de autores y actores del presente estudio, mediante los recorridos, la observación, participación dentro y fuera de las unidades transporte en la ciudad de Quito, con punto de referencia y estudio la cooperativa Disutran S.A.

INTRODUCCIÓN

El primer paso en la vida estudiantil de todo ser humano está marcado por las experiencias que adquiere al relacionarse con otros, durante ese camino se encontrará con circunstancias que quizá pueden determinar el rumbo de su vida, este trayecto tiene como artificio principal el bus urbano y los entramados socio-culturales que se dan dentro de él. Niños, jóvenes, adultos, hombres y mujeres, de clase media y alta se transportan diariamente por las calles de la ciudad de Quito, llevando consigo no solo sus sueños y deseos, sino también su riqueza cultural que es manifestada en cada recorrido. Los trayectos hacia la Universidad Politécnica Salesiana no estaban alejados de esta realidad, y como todo buen comunicador social, observador, entre viaje y viaje, se tornaba un pilar fundamental para lo que en futuro sería el tema y desarrollo de la tesis.

De esta manera se presenta el tema *Imaginarios, discursos y lenguaje coloquial*, con su estudio de caso, cooperativa Disutran S.A. La cual sirve a la sociedad de sur a norte y viceversa, transportando miles de personas, cada una de ellas con su diversidad, muchas veces desapercibida ante la sociedad pero compartida en un mismo contexto social.

El proceso investigativo tiene como objetivos identificar, revelar, aportar y analizar elementos comunicativos y datos sobre los acontecimientos socio-culturales que se viven dentro del transporte urbano de Quito, los cuales han carecido de un estudio a profundidad; además exponer las problemáticas alrededor de este medio de movilidad tan importante para la conformación y desarrollo de las ciudades, tal vez poco importante para unos, pero esencial en el manejo de la comunicación, imagen, lenguaje, imaginarios, discursos, etc., todo ese cumulo de cultura y expresiones sociales que los individuos practican cotidianamente.

La tesis establece sus raíces en la teoría académica de la Escuela Latinoamericana, la cual habla de una comunicación alternativa con visión de cambio social, gracias a esto se conoce la voz de los actores sociales, que viven, piensan, sienten, y que además buscan ser escuchados. De esta manera, la comunicación es un accionar del pueblo y para él, es

el derecho que tiene a informar y ser informado de forma veraz y alternativa, sin someterlos a “falsedades” del poder dominante.

La elaboración previa de hipótesis sirvió de marco referencial para guiar la investigación acorde al tema propuesto y según los objetivos señalados.

- Las representaciones comunicativas, simbólicas, e imaginarios son elementos que posibilitan los análisis discursivos, la experiencia cotidiana asimila los cambios que se producen en nuestro entorno social, la colectividad con su particular discurso lingüístico se encuentra entrelazada con formas de vida, con la práctica diaria de individuos en sociedad y en cultura.
- Los nuevos procesos sociales, políticos, económicos, culturales y tecnológicos, están implantando cambios transcendentales a las sociedades, esta relación entre imaginarios, cotidianidad y lenguaje se centra en aquellas representaciones colectivas que rigen los sistemas de identificación y de integración social. Las tradiciones y formas de vida sociales crea imaginarios que elaboran y distribuyen una percepción de la realidad o del entorno donde un sujeto se desenvuelve.
- La investigación se encamina a entender los procesos lingüísticos sociales, a tal punto de su influencia sobre los individuos, el manejo estético y discursivo inmerso en este medio de transporte, sin duda alguna atrayente, presenta una cultura y formas de vida diferentes, a más de crear imaginarios alrededor de los acontecimientos sociales que ocurren en la actualidad. Todas las manifestaciones sociales del transporte urbano, evidencian el accionar de los pueblos, y en este caso de la sociedad Quiteña que utiliza este servicio.

De acuerdo a estas premisas la tesis consta de Cuatro Capítulos en donde se aborda tópicos que circundan el tema central a tratar, de esta manera:

En el Primer capítulo, se toma a la comunicación como punto de partida, la cual como proceso totalizador, articula una amplia gama de significaciones en las que entran en juego las distintas formas de comunicación, las maneras de como se produce, sus

características, etc., esto, mediante conceptualizaciones que ayuden a tener en cuenta cada uno de los elementos comunicativos que se dan en una metrópolis; dichos temas permitirán entrelazar a la ciudad, que como espacio social conjuga variantes culturales, económicas, políticas, y coloquiales, convirtiéndose en fuentes inagotables de comunicación; además el registro fotográfico es fundamental en esta tesis, de esta manera se aborda a la imagen en el primer capítulo.

Para el segundo capítulo, se centra de lleno en los entramados sociales y elementos socio-culturales que produce cada individuo, para lo cual la cultura y todo lo que engloba a ella, son el punto de referencia principal que permitirá entender la praxis, lenguajes, imaginarios, sus símbolos, señales, que se encuentran en torno a la sociedad Quiteña, no solo dentro del transporte urbano si no fuera de él, en cada uno de los contextos donde se desarrolla o pertenece cada persona.

En el capítulo tres, se estudia a Quito y su desarrollo como ciudad, para luego hablar sobre uno de sus servicios más importantes, el transporte urbano, en donde se presenta una reseña histórica desde los tranvías, hasta los nuevos servicios de la actualidad como el ecovia, o los corredores; de igual manera se encuentra la historia del estudio de caso, dando paso a los actores que conforman el contexto del transporte; de esta manera se ancla lo conceptualizado en capítulos anteriores mediante un análisis de la producción cultural y simbólica del transporte urbano, dando una especie de preámbulo para el desarrollo del próximo capítulo.

El trabajo en campo como capítulo cuarto, refuerza todo lo escrito anteriormente, se encuentra la aplicación de las técnicas de investigación, realizadas con los actores, usuarios, choferes, controladores, que exponen varios de los elementos socio-culturales, así también se presenta el registro fotográfico, obtenidos de las unidades de la cooperativa Disutran S.A. con el respectivo análisis de elementos detallados en los primeros apartados.

El aporte de estas páginas está en busca de contribuir al análisis y desarrollo de futuros estudios, es así que en la parte final se integran anexos en los cuales las fotográficas muestran a Quito en décadas pasadas y actuales, con su desarrollo en el transporte, de

esta manera la investigación no solo aporta con datos poco estudiados precedentemente sino también imágenes que quedarán en la memoria.

Es importante recalcar que el desarrollo del estudio no solo muestra un amplio contenido de fuentes bibliográficas, con gran base de textos, conceptos adquiridos a lo largo de la carrera de Comunicación Social, sino también es fruto de aquella relación con la vida cotidiana, la observación, y diálogos obtenidos con diversas fuentes que no solo aportaron a este análisis sino también lo inspiraron.

CAPÍTULO I

COMUNICACIÓN, CIUDAD E IMAGEN

1.1 INTRODUCCIÓN

La comunicación entendida como un proceso humano, por ende, social es un acto cotidiano que se manifiesta de distintas maneras; en este sentido se puede afirmar que nace de la interacción de un individuo con la colectividad, es la parte fundamental de la construcción de la cultura y es, a su vez, un producto socio-cultural.

Además, como un sistema de signos y caracteres, tiene que ver con la producción, transmisión y recepción de representaciones, valores, sentidos culturales y está, por lo tanto implícita en cada estructura, en las instituciones, en sus personas, en sus prácticas diarias y si se reflexiona sobre el objeto de estudio de esta tesis, es importante para explicar el transporte urbano de Quito.

Para llevar a cabo y documentar la investigación fue necesaria y fundamental una revisión bibliográfica, la misma que se va ampliando de acuerdo a las necesidades. Como parte del proceso preliminar, se acudió a la revisión de temas a fines a la presente investigación, hay que recalcar que no se encontró escritos relacionados al tema, así como un escaso material que habla sobre las experiencias habituales dentro de un bus del transporte urbano de la ciudad de Quito.

Dada la importancia de la comunicación social interpersonal de los individuos para tratar el presente tema, el cual sirve de eje explicativo a las prácticas sociales frecuentes, urge tomar como referencia a autores que han trabajado criterios sobre la cultura, la comunicación verbal y no verbal, la cotidianidad, imagen, ciudad y transporte.

En el camino se hará mención a los Mattelart, Silva, De Fleur, Saussure, Hazel, Ortiz, Barthes, Sartori, Martin-Barbero, Augé; entre otros, quienes desde sus perspectivas particulares ofrecen un panorama teórico comunicacional y un bagaje de conocimientos que permiten fundamentar el contenido de este tema.

Estas cuestiones, se trabajarán con el objetivo de explicar, ¿Cómo sucede la interacción social de los individuos en su convivir diario con el transporte urbano de Quito?,

generando un sin número de elementos usuales que permitan resolver las interpretaciones generadas dentro de esta dinámica colectiva.

La comunicación como una de las herramientas principales para el desarrollo de la humanidad; la comunicación no verbal permite un análisis extenso de los componentes más simples e imperceptibles del desarrollo socio-cultural de las personas a través del trascurso frecuente, específicamente dentro del ámbito urbano ciudadano, reflejado en el transporte urbano.

Por otra parte, se hace presente las iconografías, las cuales llevan consigo cargas culturales, ideológicas, religiosas y hasta imaginativas, cada una de ellas poseen definiciones que convierten la vida del ser humano en un universo simbólico.

Todo este cumulo de elementos se hacen presentes en un espacio llamado, ciudad; un conjunto de signos, una entidad social, un escenario de comunicación; es sin duda una aventura, una suma de momentos y encuentros inesperados debido a la movilidad y mutabilidad de lo que allí sucede. Siendo el transporte urbano un componente potencial de este contexto, medio de circulación, espacios de relación y el cual permite el contacto social. Es desde esta manera que el capítulo, indagará aspectos fundamentales que revelen todo el cumulo de saberes e interpretaciones que como sujetos sociales se asigna al universo mediante señaléticas y códigos.

1.2 COMUNICACIÓN

La comunicación es un elemento fundamental en el desarrollo de la especie humana. Ha estado presente desde tiempos inmemoriales, representa un mecanismo de interacción y comprensión, los seres humanos han encontrado en la comunicación la herramienta fundamental para el desarrollo de la sociedad, ya que desde la prehistoria, el hombre se ha caracterizado por comunicarse, sobre todo, buscar la manera de relacionarse con el medio que lo rodea y, de esta manera forjando los primeros escalones de la cultura que con el paso de los años, se irían perfeccionando mediante un proceso biológico evolutivo y consigo el progreso de técnicas de comunicación. Es así que “herramientas de piedra tosca y el dominio del fuego, podrían interpretarse como los primeros altos en el camino del avance de la cultura humana. Perteneciente a nuestro antepasado más cercano el homo habilis, de esta manera; *“la historia de la existencia humana debería explicarse*

más adecuadamente mediante una teoría de transiciones, es decir, explicada de acuerdo con los diferentes estadios en el desarrollo de la comunicación humana”¹

Ya sea mediante símbolos, señales, lenguaje, música, números, etc., estas representaciones, con el paso de los siglos se perfecciona hasta llegar a la actualidad, donde el individuo ha logrado sobrevivir afinando miles de técnicas, herramientas, y tecnologías, que en el presente le permiten comunicarse con el resto del mundo en poco tiempo.

Como se mencionó anteriormente, la comunicación se realiza mediante signos, que pueden ser desde una palabra articulada o escrita (signo lingüístico), un gesto (señal) y una cruz (símbolo). Todos ellos y cada uno en particular cumplen diferentes objetivos, como se detallará a continuación.

- a) El signo, unidad capaz de transmitir contenidos representativos, como el signo lingüístico, en términos generales, es todo aquello que sirve para transmitir una información.
- b) La señal, unidad al que se le ha asignado un significado arbitrario; es decir, significa lo que se ha decidido o acordado que signifique, pero igualmente podría significar otra cosa, sustituye a la palabra escrita y obedece como todo signo, a una convención de manera que resulta fácilmente interpretada.
- c) Símbolo, cuando un signo no sólo informa de un significado, sino que además evoca valores y sentimientos, representando ideas abstractas de una manera metafórica o alegórica, se conoce como símbolo.

La comunicación puede abarcar desde términos de cambio muy sutil, a las conversaciones completas y complejas, además de la comunicación de masas y desde un encuentro colectivo, Lasswell revela que, *“el proceso de comunicación cumple tres funciones en la sociedad; <<a) la vigilancia del entorno, revelando todo lo que podría amenazar o afectar el sistema de valores de una comunidad; b) la puesta en relación de los componentes de la sociedad para producir una respuesta al entorno; c) la*

¹DE FLEUR, Melvin; Ball Rokeach, Sandra; “Teorías de la comunicación de masas”; Paidós ediciones; 1993; pág. 26.

transmisión de la herencia social>>”.²También se habla de un espacio comunicativo, a través de los elementos comúnmente conocidos que hace de éste, un diálogo unidireccional, los cuales son; referente; emisor; receptor; canal; código; mensaje.

Para remitir un mensaje se debe utilizar un código común, tanto el emisor como el receptor, y este código puede ser: lingüístico, es un carácter más completo, ya que la lengua oral o escrita puede ser comprendida de mejor manera por un número mayor de personas; y el no lingüístico, son los referentes a gestos, sonidos y señales, constituyen un tipo de recopilación menos preciso que el anterior. De acuerdo a la intención del emisor, los mensajes pueden clasificarse en:

- a) Expresivos, transmiten emociones y sentimientos a través de cuentos, novelas, poemas que se exponen en el transporte urbano mediante la radio.
- b) Informativos, estos presentan información a través de periódicos, libros y revistas que los usuarios utilizan en trayectos largos o cortos dentro de un bus.
- c) Apelativos, tratan de convencer al receptor mediante propagandas, discursos y reglamentos, esto es evidente en los vendedores, publicidad y señalética ubicadas dentro del lenguaje que manejan los medios de transporte urbanos.

Así, en la vida del ser humano existe un bagaje de interpretaciones, formas, que de igual manera estas reflejan el convivir diario.

1.3 COMUNICACIÓN Y LA ESCUELA LATINOAMERICANA

La comunicación es un fenómeno de carácter social que comprende todos los actos mediante los cuales los seres vivos se relacionan con la colectividad para transmitir o intercambiar información. De esta manera, ésta investigación se centra en la teoría de la escuela latinoamericana; surgió a mediados del siglo XX, casi 40 años después de los primeros estudios teóricos de la comunicación de la Escuela de Chicago y la Escuela de Frankfurt, más conocida como la escuela crítica.

²MATTELART; Armand; Mattelart, Michele; “Historia de las teorías de la comunicación”; Paidós Ediciones; 1997; pág. 31.

Esta escuela, habla de la imposición de valores, creencias, normas y comportamientos de las minorías gobernantes hacia una masificación del pensamiento, lo que representaba una imperialización de la cultura, y bajo este concepto se creó la representación de dominación y dependencia de ideas extranjeras con el afán de masificar a la sociedad.

En la Escuela Latinoamericana se habla de imperialismo cultural, cuando se refiere al poder ejercido por aquellas naciones que pueden imponer su cultura sobre otras. Este poder ya no se ejerce de manera física, política o militar, basta con hacer llegar mensajes de la cultura dominante sobre la dependiente, y esto se ejecuta a través de los medios de comunicación, ya que construyen un sentido social, es decir este consumo de la cultura se ve afectado por un proceso de mediatización, que implica su incorporación y transformación de acuerdo con la lógica de los medios.

Las naciones oprimidas por el mensaje extranjero adoptan dentro de sus propios medios de comunicación las estéticas, los estereotipos, ideales a seguir y a consumir. El ciudadano pensando que está consumiendo o abordando la cultura local, realmente está consumiendo una cultura extranjera, pero esto no solo se evidencia en los medios de comunicación sino también dentro de lugares del contexto ecuatoriano como el transporte urbano, aquí se presentan imágenes del Che Guevara, banderas de EE.UU, frases y una infinidad de logotipos y publicidad que debilitan la cultura nacional, fortaleciendo la extranjera, haciéndola cada vez más poderosa, grande y rentable; formando países receptores dependientes.

El imperialismo cultural menciona que países como Estados Unidos transmite una ideología imperialista de manera subliminal, por ejemplo, *“Para leer al Pato Donald”*³, fue uno de los textos más leídos en los años 70 y 80, revela ciertas verdades, que a primera vista no resulta evidente; ayuda a ver cómo una ideología capitalista puede estar presente en textos aparentemente inocentes, de esta manera venden un mundo mágico e idealista a niños de América Latina para construir y seguir formando una trivialización cultural.

³DORFMAN, Ariel; Mattelart, Armand.; *“Para leer al Pato Donald”* (comunicación de masa y colonialismo), Buenos Aires, Siglo XXI, 1972.

Así, esta imperialización se presenta mediante el registro de imágenes fotográficas, por medio de la observación y análisis de películas, las cuales manifiestan la imposición de modos de vida, transmisión de valores y formas de control social, por su contexto, escenarios, personajes ya que adoptan ciertos gestos, comportamientos, actitudes, y hasta una línea de vestuario, de la misma manera a través de los símbolos esas imágenes icónicas con valor social o cultural.

En definitiva, la escuela latinoamericana estudia el comportamiento de grupos de poder y su interés de dominio sobre otros, impone una línea visible de manipulación y masificación mediante los medios de comunicación como eje central.

1.4 COMUNICACIÓN VERBAL

1.4.1 La Semiótica

La semiótica o semiología es la ciencia que trata los sistemas de comunicación dentro de las sociedades humanas. Saussure fue el primero que habló de la semiología y la define como: *"Una ciencia que estudia la vida de los signos en el seno de la vida social"*⁴

El americano Peirce, considerado el creador de la semiótica, concibe de la misma manera una teoría general de los signos que llama semiótica, ambos nombres basados en el griego *Semenion*, que significa signo y *logos*, estudio.

La semiótica estudia los signos y los procesos interpretativos en varios sistemas, como los hechos significativos de la sociedad humana, es decir la moda, las costumbres, los espectáculos, los ritos y ceremonias, lenguaje y discurso, teatro, cine, señales de tránsito, normas de cortesía, gestos, objetos de uso cotidiano, entre otros.

Además de estudiar los signos como parte de un sistema, evalúan cómo se produce el significado; así, estudian no solo lo que comunican los signos, sino también como construyen y mantiene la realidad.

Peirce por su parte estableció diversas clasificaciones de signo, entre las cuales está la basada en el tipo de vínculo que une al signo con su referente. De esta manera se distingue:

⁴SAUSSURE, Ferdinand De; "Curso de Lingüística General"; Vigésima Cuarta Edición, Editorial Losada – Libera los libros; Buenos Aires, 1945; pág. 146.

- a) *Índices*: Son signos que tienen conexión física real con el referente, es decir, con el objeto al que remiten; la conexión puede consistir en la proximidad, la relación causa-efecto o en cualquier tipo, conexión. Son índices los signos que señalan un objeto presente o la dirección en que se encuentran como una flecha indicativa, un dedo señalando algo, etc. Los signos que rotulan a los objetos designado en otro código, es decir un título escrito debajo de un cuadro, un pie de foto, los signos naturales producidos por objetos o seres vivos también son índices como la huella de unas pisadas, el humo como indicativo de fuego, la palidez de una persona, entre otros.
- b) *Iconos*: Son signos que tienen semejanza de algún tipo con el referente. La semejanza puede consistir en un parecido en la forma o afectar a cualquier cualidad o propiedad del objeto. Son signos icónicos: Los cuadros, las esculturas figurativas, las fotografías, los dibujos animados, las caricaturas, las onomatopeyas o imitaciones del sonido, mapas, planos, gráficos que visualizan proporciones.
- c) *Símbolos*: Son signos arbitrarios, cuya relación con el objeto se basa exclusivamente en una convención. Los alfabetos, la anotación clínica, los signos matemáticos, cruces, las banderas nacionales, también se hablan del signo lingüístico.

1.4.2 Signo lingüístico

La comunicación verbal es el elemento referencial del ser humano, distingue de todas las especies del planeta, ya que mediante el proceso de desarrollo evolutivo permitió dominar una forma muy eficiente de comunicación, la voz o como los autores la denominan “**signos lingüísticos**”. Mediante la voz, la lengua y el habla (significado y significante), la lengua es a la vez “*un producto social de la facultad del lenguaje y un conjunto de convenciones necesarias, adoptadas por el cuerpo social para permitir el*

*ejercicio de dicha facultad en los individuos”*⁵, entretanto el habla en la colectividad *“es la suma de lo que las personas dicen y comprenden”*⁶. En términos generales el signo lingüístico se compone de dos facetas: el significado, es el concepto o idea abstracta que el hablante extrae de la realidad, y el significante, el nombre de las cosas, la imagen acústica que va unida al concepto de cada ente.

Esto diferencia al hombre de las demás especies y permite que la comunicación se desarrolle de tal manera que hoy sea el eje principal de convivencia con todo el entorno. Las experiencias, y todo ese conocimiento estuvieron difundidos a través de palabras y con el paso del tiempo se conformaron relatos, encuentros verbales, fueron perfeccionándose y permitió a los sujetos adaptarse a nuevos espacios, con más facilidad.

Esto en el contexto urbano y específicamente del transporte, adquiere un sinnúmero de elementos que conforman un nuevo esquema de diálogo llamado lenguaje coloquial.

1.5 COMUNICACIÓN NO VERBAL

La comunicación no verbal es una forma de interacción que se da a través de símbolos, señales, gestualidades y estímulos que se presenta en la cotidianidad de un individuo. En el texto “La comunicación no verbal, Perspectivas básicas”, Crest presenta, categorías como: movimiento cinésico, conducta táctil, características físicas, y paralenguaje.

- a) *El movimiento cinésico*, parte fundamental de la comunicación humana no verbal, se expresa a través de las manifestaciones de cada una de las personas, que van desde sonidos hasta movimientos, esta categoría se presenta en las expresiones corporales, extremidades, manos, ademanes, gestos, conducta de ojos, dicciones faciales, etc.

Pues en el convivir diario y, culturalmente hay un sin número de mímicas cinésicas que permite dar sentido al desarrollo de cada uno de los sujetos

⁵SAZBON, José; “Saussure y los fundamentos de la lingüística”. B.A. Centro Editor de América Latina. 1987 Pág. 62.

⁶SAZBON, José; “Saussure y los fundamentos de la lingüística”. B.A. Centro Editor de América Latina. 1987 Pág. 70.

sociales; en el transporte público se encuentra una gran variedad de estos términos del lenguaje no verbal, que son imperceptibles ante la mirada de todos quienes usan este servicio, debido a que están muy arraigados en nuestro accionar y pueden pasar desapercibidos.

Otra condición importante es la conducta táctil, el comportamiento cinésico de los individuos también conlleva a una comunicación a través de los sentidos.

b) *El tacto* es un punto crucial en la mayoría de las relaciones humanas, dentro de la comunicación no verbal, desempeña un papel de entusiasmo, expresiones de sentimientos afectivos, el acto de tocar como cualquier otro mensaje que se comunica, puede provocar reacciones ya sean positivas o negativas, además las significaciones que se asignan al comportamiento sensorial varían de acuerdo con la parte del cuerpo palpado, el tiempo que dura este contacto, la fuerza aplicada, el modo y frecuencia que se dan en diversos momentos y espacios de la vida diaria.

c) *Paralenguaje*; la manera que las personas se comunican cambian considerablemente, acorde “*a señales vocales no verbales establecidas alrededor del comportamiento común del habla*”.⁷

Es un conjunto de características de las cualidades de la voz, tales como el tono, la dicción, la entonación, la fluidez y el ritmo al habla, además la risa, el llanto, el bostezo, las pausas, el suspiro y las muletillas, influyen en esta clase de comunicación no verbal.

La dicción es saber articular y pronunciar las palabras; el tono es el volumen alto o bajo de la voz; la fluidez es la facilidad de expresión; el ritmo son aquellas combinaciones de acentos y pausas, además implica la velocidad con que ocurren éstas. Finalmente, la entonación es la variación y flexiones de la voz, dan énfasis a la expresión y por lo tanto un aspecto de emotividad.

⁷ HAZEL, Crest; “Comunicación no verbal: perspectivas básicas”; Illinois 180 pág. 24.

De esta forma la comunicación engloba diferentes variaciones de sonidos y expresiones. Las vocalizaciones se encuentran subdivididas, muestran acciones características de los usuarios, que se localizan día tras día en los recorridos del transporte urbano; estas son: características vocales; se refiere principalmente a las expresiones como la risa, el llanto, el bostezo, el silbido, estornudo, etc., y los calificadores vocales, aquí se ubican las entonaciones vocales, es decir la intensidad de voz. Se habla de segregaciones vocales específicamente a las locuciones vocales como: mmm; ah; uh, etc.

- d) *La proxémica* a más de referirse al empleo y a la percepción que el ser humano hace de su espacio físico donde se desarrolla, en comunicación no verbal se ubica a la proxemica al estudio que hace hincapié al status, roles, orientación cultural, definición de género, etc., así como es frecuente el termino de territorialidad, y dentro del espacio del transporte urbano cada individuo ocupa un lugar y un rol determinado.
- e) *Los artefactos*, dentro de la comunicación así como el contexto, permiten relacionar a los usuarios de algún servicio o de alguna actividad mediante objetos, los cuales pueden actuar como estímulos no verbales. Se refiere a perfumes, pinturas, mochilas, cosméticos gafas, vestuario, etc.
- f) *Los factores de entorno*; los tópicos anteriores hacen referencia específicamente al accionar de los individuos, en este punto se menciona ya a estilos arquitectónicos, el decorado de los interiores, las condiciones de luz, olores, música, ruidos y otros elementos que se evidencian dentro de una área física definida, los cuales tienen un lugar la interacción.
- g) *El contexto*; para entender y poder relacionar al contexto con la comunicación es muy importante entender que es el entorno; Ortiz ostenta que: “*se refiere a los parámetros que constituyen un marco de referencia especial para entender cualquier conducta o situación;... está determinado por algunos parámetros; físicos socioeconómicos, culturales, políticos, y religiosos, a los cuales nos*

referimos de manera general debido que su análisis requiere un nivel de profundidad”⁸.

En comunicación, el contexto es el conjunto de circunstancia en las cuales se produce el mensaje, ya sea por el lugar y tiempo, cultura del emisor y el receptor, etc., y mediante las cuales se produce su correcta comprensión.

El contexto es el conjunto de todas las circunstancias en las cuales promueve la comunicación, por tanto el interés de analizar con profundidad el medio donde el sujeto social adapta características esenciales de proceder, siendo el transporte urbano de Quito, un punto de encuentro para el estudio de esta investigación, ya que aquí se revela las prácticas del convivir diario y actuaciones sociales, cooperativa Disutran S.A.

1.6 COMUNICACIÓN Y CIUDAD

La ciudad se muestra como un sistema de signos definido por su uso colectivo, resume ese cúmulo de saberes desde los cuales el individuo entiende y le da un significado al mundo; un espacio fuertemente simbolizado, una entidad social y un escenario de comunicación, donde se diversifican las prácticas cotidianas, y son los actores sociales quienes intervienen, en cierta medida a determinar su conformación, apropiación y uso.

La ciudad ocupa hoy un lugar estratégico en el cruce de los debates teóricos con los proyectos políticos, de las experimentaciones estéticas y las utopías comunitarias. Lo cual nos está exigiendo un pensamiento nómada, capaz de burlar los compartimentos de las disciplinas y convocar los diversos lenguajes de las ciencias y las artes, confrontar la índole de los diferentes instrumentos teóricos, descriptivos, interpretativos, e integrar saberes y prácticas: la comunicación con el drama urbano, la música con el ambiente y el paisaje, la arquitectura con los trayectos y los relatos, el diseño con memoria y la ciudad⁹

⁸ORTIZ, Doris; “Familia y educación”; Edición Abya Yala, Quito Ecuador; 2010; pág. 3

⁹ MARTÍN-BARBERO, Jesús; “De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía”. México: G. Gili. 1987.

La ciudad, como la comunicación, es una construcción sobre las bases de la realidad porque es un compuesto doble, sea sujeto-sujeto o sujeto-objeto, la realidad no es un unívoco, es un diálogo, igual pasa en la ciudad, esto que construimos para comunicarnos, sí no más acertada, más permanente.

En el actual contexto social, el estudio de la ciudad es vista como el lugar donde mejor se articulan todas las variantes culturales, sociales, económicas y políticas, se vuelve fundamental ya sea por la estrecha vinculación a los ámbitos sociales, o también porque es un espacio simbólico, el cual constituye una gran fuente de riqueza contenida en la vida de sus habitantes, en sus expresiones sensibles, en sus múltiples manifestaciones, en sus fiestas y tradiciones, en su lenguaje y cotidianidad, en sus canciones, paisajes, viajes y modernas edificaciones, en su arquitectura, sus personajes, en su entorno y en su historia.

El desarrollo de la ciudad se puede abordar desde tres ángulos distintos:

- a) La ciudad se estudia como sistema, es decir es un conjunto de ciudades o de elementos de una ciudad que tienen relación entre sí o están interrelacionados.
- b) La ciudad con relación a la región donde está ubicada; es una perspectiva externa mediante la cual se estudia la ciudad en relación con la región donde está ubicada. Ciudad en un área.
- c) La ciudad desde una perspectiva multidisciplinar integra reflexiones que provienen desde la Sociología, Estadística, Geografía, Física, Historia, Cartografía, Urbanismo, Medicina, Agrimensura, etc., son algunas de las disciplinas que participan en los estudios sobre los problemas de la ciudad.

Las múltiples maneras de ver y entender la ciudad, han llevado a varios autores a aportar de manera significativa el concepto de ciudad y el papel que cumple en la vida de las sociedades, en este sentido una ciudad se puede estudiar desde distintos enfoques. Según Vidal de la Blache: *“la naturaleza prepara el sitio, y el hombre lo organiza de tal manera que satisfaga sus necesidades y deseos”*¹⁰; desde el criterio económico de

¹⁰ Ibidem Documento de internet: <http://trumbull.files.wordpress.com> La ciudad

Pirenne sostiene que *“en ninguna civilización la vida ciudadana se ha desarrollado con independencia del comercio y la industria”*¹¹; para Aristóteles, desde la política, *“la ciudad es un cierto número de ciudadanos”*¹²; desde la óptica de la sociología, para Mundford: *“la ciudad es la forma y el símbolo de una relación social integrada”*¹³; desde el arte y la arquitectura, Alberti expresa: *“la grandeza de la arquitectura está unida a la de la ciudad, y la solidez de las instituciones se puede medir por la solidez de los muros que la cobijan”*¹⁴.

Finalmente, el periodista y humanista estadounidense Walt Whitman menciona que *“la ciudad es la más importante obra del hombre, lo reúne todo y nada que se relacione con el hombre le es ajeno o indiferente”*¹⁵.

Es de esta manera que, la ciudad se mueve, transforma, habla, cambia y configura, no tanto por sus espacios físicos, sino más bien por sus habitantes. Por lo tanto, hay que reconocer que la ciudad también es un escenario de lenguaje, de sueños, imágenes, esculturas y variadas escrituras. Silva afirma diciendo que la ciudad *“es la imagen de un mundo, pero también del modo contrario: el mundo de una imagen, que lenta y colectivamente se va construyendo y volviendo a construir, incesantemente”* ¹⁶

Cada ciudad es un conjunto de experiencias cotidianas que trae consigo señas y marcas de diferenciación o identidad. El entorno donde el hombre se mueve, el espacio donde habita, se encuentra fuertemente condicionado por su pensamiento, por el sentimiento que da a su vida, la ciudad no es solo el espacio físico donde el hombre desarrolla su actividad, el lugar donde se asienta la arquitectura sino algo delimitado y creado por el propio hombre.

Todas las civilizaciones han actuado siguiendo pautas devenidas de su cultura, de su religión y de su entorno, es en este sentido que Sosa menciona que: *“la ciudad se transforma en marca, huella o señal, reconocida por todos, presente en la memoria,*

¹¹ Ibidem Documento de internet: <http://trumbull.files.wordpress.com> La ciudad

¹² Ibidem Documento de internet: <http://trumbull.files.wordpress.com> La ciudad

¹³ Ibidem Documento de internet: <http://trumbull.files.wordpress.com> La ciudad

¹⁴ Ibidem Documento de internet: <http://trumbull.files.wordpress.com> La ciudad

¹⁵ Ibidem Documento de internet: <http://trumbull.files.wordpress.com> La ciudad

¹⁶ SILVA, Armando; “Imaginaros urbanos”. Bogotá y Sao Paulo, Cultura y comunicación urbana en América Latina. Bogotá: Tercer Mundo Editores. (1992).

parte de la historia, del presente y del devenir futuro, con todas las incertezas que este contiene”¹⁷.

De esta manera, las ciudades son el escenario y en gran parte el eje de la actividad humana en el planeta. La ciudad no es sólo una marca en el territorio, es también la huella, como rastro o seña, profunda y duradera dejada en la memoria individual y colectiva. Por tanto, no es posible intentar entender al hombre y su cultura sin la ciudad que lo vio nacer, ni es posible tampoco intentar aproximarnos al valor de la ciudad sin estudiar los procesos humanos que en el actuaron.

La población adopta diferentes estrategias y formas de vivir en la ciudad de acuerdo a sus condiciones económicas y socio-culturales, cada habitante tiene formas diferentes de pensar e imaginar la ciudad, y adoptan prácticas territoriales particulares. Según García, la ciudad “*se concibe tanto como un lugar para vivir, como un espacio imaginado*”¹⁸.

El mundo social está constituido y articulado en función de un sistema de significaciones, y estas significaciones existen una vez constituidas, al modo de lo que hemos llamado lo imaginario efectivo o lo imaginado. No es sino en relación a estas significaciones como podemos comprender, tanto la elección que cada sociedad hace de su simbolismo institucional, como los fines a los que está sujeta la funcionalidad.

La imagen se constituye ante una estrecha situación entre el observador y los múltiples esquemas que actúan en la ciudad. Esto conduce a entender a la ciudad como un tejido comunicacional, como fragmentos de espacio y de comportamientos.

La ciudad, debido a la presencia del otro y a la convivencia necesaria desde lo otro, es un compuesto de imágenes y de tiempos compartidos, es decir, de relación con el sujeto-otro y los objetos urbanos.

En definitiva la ciudad en su conjunto, un espacio público a partir del cual se organiza la vida colectiva y donde hay una representación de esa sociedad. Habitar una ciudad no es

¹⁷ SOSA DÍAZ SAAVEDRA, José. “Contextualismo y Abstracción: Interrelaciones entresuelo, paisaje y arquitectura”. Universidad de las Palmas de Gran Canarias. 1995

¹⁸GARCÍA CANCLINI, Néstor; “Imaginarios Urbanos”, Editorial: EUDEBA, año 2006, ISBN 9502313526.

solamente vivir en ella, es sentirla en los lugares y en los no lugares, en la muchedumbre y a la vez en la soledad de estar en la masa.

La ciudad, siempre provee de algún acontecimiento desconocido: conocer una persona, ver la transformación rápida de una calle, la demolición o aparición de un edificio, la evolución o pérdida de un espacio público, la transfiguración de un evento, etcétera.

La imagen de una ciudad es la gente, el trato humano, la confianza que genera el otro, la vigencia del vecino solidario. Si esto no existe, la ciudad, por grande y monumental que sea, es un mausoleo, un laberinto, un sitio gótico donde la seguridad es reemplazada por el miedo, por la neurosis y el incremento de sicópatas.

Una ciudad es una aventura, una suma de momentos y encuentros inesperados debido a la movilidad y mutabilidad de lo que allí sucede, siempre hay en ella algo que no habíamos visto ni previsto.

1.7 CIUDAD Y TRANSPORTE

Las ciudades han sido denominadas como las más altas formas de organización social con complejos sistemas de carreteras, transporte, leyes de construcción, mercados, distribución de alimentos, sistema educativo, etc.

La observación semiótica sobre los componentes de la ciudad y sobre la importancia de los procesos de significación durante los desplazamientos de lugar a lugar, una ciudad desde el movimiento; el transporte urbano de pasajeros, espacios donde transcurre gran parte de la existencia del habitante urbano y cuya imagen se constituye en un elemento de identidad para la ciudad.

Con esto se puede identificar al transporte urbano como uno de los sectores populares urbanos más importantes en el convivir diario de las personas, el espacio urbano, transmite sentidos acerca de un proyecto social o una narrativa histórica de la ciudad, no tanto de cómo se vive o que se puede decir de la ciudad, sino más sobre la cotidianidad de la organización social que la construyó, y sobre todo de los imaginarios, socio-culturales que se producen en la ciudad de Quito.

La condición de lugar-no lugar del interior de los medios de transporte, surgió de Marc Augé, quien identifica el interior de los transportes como “*no lugares por el carácter transitorio de su uso*”¹⁹. Sin embargo, la cantidad de acontecimientos simultáneos que ocurren en los transportes urbanos permite identificar que el usuario convierte los recuerdos en imágenes, la memoria es un archivo de fragmentos, de instantes, de recorridos, que se convierte en imágenes y a su vez pueden comunicar los recuerdos.

Por ejemplo: la percepción de la inseguridad está cada vez más generalizada en el transporte urbano, el incremento de esta percepción de delitos tiene una base real en los imaginarios que se construyen alrededor de este aspecto, el evitar tener cosas de gran valor, el prescindir sentarse en los puestos del último o alado de la ventana. En este sentido el transporte urbano tiene forma de puñal por todas las situaciones de delincuencia y vandalismo que surge alrededor de este medio.

Otra muestra son las problemáticas sociales que a diario se observa y escucha por parte de vendedores o personas que tienen alguna discapacidad, enfermedad o problema de salud, se queda grabado en la memoria de los usuarios y en los sentimientos de solidaridad; un discurso repetitivo y frecuente que nos hace parte de la situación precaria.

El transporte urbano, un espacio público, los medios de movilidad han sido los espacios de relación y contacto social. Espacios del movimiento, pero también del encuentro, e incluso espacios que construyen la identidad urbana, espacios individuales y colectivos que a la vez caracterizan la estructura urbana.

El transporte público son espacios de interacción donde la gente está en una esquina en la espera de movilizarse a distintos lugares de acceso a educación, empleo y diversión.

El transporte, como medio de movilidad, es una lectura que se realiza de los tiempos, de los recuerdos, de los olores y de los desempeños, de las fugas y los encuentros, del ir y el venir, de las nada acumuladas y del todo que nos identifica.

¹⁹ AUGÉ, Marc; “Los no lugares, espacios del anonimato, una antropología de la sobre modernidad”, 1996, Editorial Gedisa, Barcelona. Pág. 106

Es así que cuando se habla de transporte urbano estamos hablando de configuración de la ciudad con el elemento de movilidad. Es decir el transporte público es el eje central del desarrollo de las ciudades.

1.8 IMAGEN

La imagen con el paso del tiempo se ha transformando, es así que existe muchas variantes en el concepto que a esta investigación le conviene, la imagen es un registro de la realidad, la cual puede tener abundantes términos de interpretación, partiendo desde el hecho de ¿Por qué la imagen fue capturada?, o la imagen ¿Qué representa?, para entender mejor a este referente y lo que ésta comunica, se tomó de referencia a Barthes quien señala *“como un lugar de resistencia al sentido, en nombre de una cierta idea mítica de la Vida: la imagen es re-presentación, es decir, en definitiva, resurrección, y dentro de esta concepción, lo inteligible resulta antipático a lo vivido”*.²⁰

La imagen no sólo lleva consigo cargas culturales, también produce ideologías, apreciaciones e ideas, así como la intención de la persona que origina esa imagen, existe un gran listado de imágenes que socioculturalmente se encuentra en la vida actual, entre estas y las más comunes son: imágenes religiosas, familiares, deportivas, musicales, etc. en su gran mayoría con símbolos y señales que comunican algún concepto o lleva consigo un mensaje, un código que puede ser compartido con otros individuos o simplemente pasar desapercibidos, estos pueden ser: mensaje lingüístico, mensaje icónico codificado y mensaje icónico no codificado.

La comunicación está tomando un giro rotundo, la imagen y la tecnología no pueden verse por separado, si se habla de medios, la radio es la única que se mantiene vigente ante este nuevo boom de las ciencias aplicadas; la imagen, la televisión, el internet nos convierten en una especie de Homo videns, de acuerdo a Sartori. *“El hombre no vive en un universo puramente físico sino en un universo simbólico. Lengua, mito, arte y*

²⁰BARTHES, Roland; “Retórica de la imagen”; edición en español; 1999. pág. 15

*religión son los diversos hilos que componen el tejido simbólico, cualquier progreso humano en el campo del pensamiento y de la experiencia refuerza este tejido”.*²¹

De lo anterior, se confirma que los sujetos reaccionan de acuerdo a sus estímulos, la vista del ser humano permite examinar una cantidad infinita de elementos que nos rodea, a partir de esto se puede identificar símbolos y señales que están dentro de la cotidianidad del transporte urbano, ya que en el bus se encuentran imágenes que reflejan las creencias, costumbres, sentimientos y opiniones de los usuarios que viajan en este servicio, de los propietarios y conductores.

Del mismo modo las producciones mediáticas y los arquetipos se encuentran ligados a las cargas ideológicas de los individuos, ya que como se manifestó anteriormente cada uno tiene una forma distinta de explicar la realidad, y sobre todo cada actor social vive su propia realidad. En palabras de Gubern, “*el ser humano es un animal visual*”²², estamos rodeados de varios distintivos, indicaciones y sensaciones que pasan desapercibidas ante todos, a pesar de estar frente a la vista, el ser humano actúa también de acuerdo a sus percepciones, la imagen proporciona una cantidad múltiple de eventualidades, que hacen que la mente de las personas interactúe entre su contexto y su escenario visual, las denominadas *Sensaciones interoceptivas* (“sensaciones”; son la fuente principal de información y conocimiento del mundo exterior y de nuestro propio cuerpo, y hacen posible su interacción con el ambiente que nos rodea) .

Es importante indicar que uno de los elementos principales de la imagen en esta comunicación visual escrita es, el contorno, las líneas describen un perímetro, y uno de los tres circuitos básicos refleja los rótulos que son su forma cuadrada. El cual según los dispositivos básicos de la imagen indican: *torpeza, honestidad, rectitud y esmero*²³. Pues cada trazo, cada aspecto que forma una imagen hace de la comunicación, una

²¹SARTORI, Giovanni; “Homo Videns. La Sociedad Teledirigida, La Primacía de la Imagen”; Taurus Ediciones, (1997), pág. 43

²² GUBERN, Román, “La mirada opulenta exploración de la iconosfera contemporánea”, Editorial Gustavo Gili, 1987, España, ISBN: 84-252-1338-X.

²³Documento de internet: http://www.slideshare.net/bomba_jazzy/la-comunicacion-visual

convivencia entre el individuo y su desarrollo con el contexto del mundo; en este ámbito en el transporte urbano de Quito.

1.9 ¿QUÉ NOS DEJA ESTE CAPÍTULO?

Entender estas categorías esenciales y presentes en la vida diaria, es percibir los procesos de configuración del mundo, del tiempo y del espacio donde el hombre se desenvuelve, todos aquellos consensos innatos que el sujeto ha implementado para comprenderse entre sí.

El estudio de la comunicación en todos sus aspectos ayudan a comprender como el ser humano se adapta al entorno en donde se desenvuelve, este estudio no solo se limita a la parte verbal sino también a toda clase de expresión que convierte el convivir diario del individuo en una producción de elementos comunicativos que son parte fundamental de los entramados culturales y sociales.

La comunicación, cualidad fundamental creada por el ser humano, es la forma más antigua de expresarse y dar a conocer a los demás las ideas y opiniones, es también un instrumento básico de convivencia diaria, por medio de él se puede obtener contacto y relaciones con el medio habitual, cualquier persona necesita de la comunicación para subsistir, ya sea de forma oral o escrita.

Por lo anterior, la comunicación en la sociedad siempre funciona como un sistema, tanto en los procesos naturales pequeños y sencillos, como en los procesos intencionales grandes y complejos, se dice que la comunicación es aprendida desde el mismo instante en que nacemos, que es en lo que se fijó Piaget para definir las etapas de aprendizaje y de lenguaje de las personas; *“los niños más pequeños se comunicaban o expresaban lo que sentían mediante gestos y gemidos, con el pasar de los años se perfeccionará las formas de comunicarse”*.

El ser humano, como ente social por naturaleza, le ha asignado por una convención, significados a ciertos elementos que percibimos a través de nuestros sentidos, estableciendo entre ellos una agrupación que todos los integrantes de la sociedad aprenden, estos elementos tienen una clara intención comunicativa, se los ha llamado

signos. Se vive en un mundo de relación y comunicación, en su casa y fuera de ella, su hacer y su quehacer gira en torno a un proceso de intercambio de información o mensajes a través de un medio que puede ser no sólo oral y escrito, sino visual, acústico, gestual, olfativo, táctil, etc.

La ciudad, ese espacio donde se refleja las expresiones y experiencias del ser humano, un escenario de comunicación, donde se diversifican las prácticas cotidianas, los actores sociales intervienen en cierta medida a determinar su conformación, apropiación y uso.

En la sociedad actual el transporte es un mecanismo fundamental que posibilita su funcionamiento, sin redes de transporte de mercancías, información, energía, etc. no sería posible la vida en las ciudades, el intercambio de recursos de unas zonas a otras del planeta.

CAPÍTULO II

LA CULTURA Y SUS EXPRESIONES SOCIALES

2.1 INTRODUCCIÓN

Los procesos socio culturales que forman parte de la actividad cotidiana de los individuos, se producen gracias a interrelación de las personas con el mundo que los rodea, dichos procesos son pilar fundamental para el desarrollo de la investigación, ya que permiten un estudio no solo de los actores, sino también de los escenarios, problemáticas, etc., que se presentan alrededor del contexto cultural del transporte urbano de Quito.

El desarrollo de la cultura en el ser humano no solo se ha generado a través del tiempo y un espacio delimitado, ha modificado gracias al fenómeno conocido como la globalización, y también al repunte tecnológico que han hecho de los medios el canal principal, donde un sin número de elementos culturales rodean a las nuevas generaciones, y es que a través de las nuevas generaciones se ve reflejado el gran consumo de elementos ajenos a nuestra culturalidad.

En palabras de Auge, *“más que del mundo debemos hablar de mundo interconectados por la hegemonía de la imagen constructores de imágenes virtuales a veces falseadas de alteridad”*²⁴partiendo de esto, el transporte urbano de la ciudad de Quito resulte el medio más idóneo, donde se puede encontrar tanto, elementos culturales cotidianos y trivialidad cultural.

La conducta de los seres humanos también forma parte del desarrollo social en el convivir diario, encajan varios parámetros de conducta que en muchas ocasiones suelen ser repetitivas y recurrentes, las clases de acciones se repiten, los comportamientos suelen ser estandarizados y esto se debe a que el accionar de los individuos ante el transporte urbano no suele tener una variedad de comportamientos, debido a que el

²⁴GUERRERO, Patricio, “La Cultura”, Editorial Abya-, Quito 2002. Pág. 25

objetivo final es de ser transportado, a todo esto, también se lo puede llamar pautas de conductas sociales, y es en este punto donde la investigación toma mucha relevancia, y es que la: *“existencia de una pauta no significa identidad completa de conducta; significa que hay elementos comunes que pueden ser abstraídos”*.²⁵

Son precisamente estos elementos comunes a ser abstraídos para el análisis del lenguaje coloquial y todo tipo de manifestación que está arraigada en el contexto del transporte urbano de Quito, al cual miles de individuos se someten al momento de abordar un bus.

Para poder continuar con temas que permitan acercar al análisis de varios elementos que se dan en un bus, es importante conocer la cultura, no solo como aspecto coloquial, sino también su aspecto teórico.

2.2 LA CULTURA

La palabra cultura está relacionada a un sin número de acciones, categorías, así como también se presta para miles de interpretaciones que en su mayor parte está asociada a la clase social, o educación; es decir que muchos de los individuos juzgan a las personas de acuerdo a la “cultura” que los demás “tienen”, es por esta razón que analizar este término es de vital importancia para poder encaminar adecuadamente, el análisis de las expresiones que se producen en el convivir diario de los ciudadanos, que hacen uso del bus como medio de transporte.

La gran cantidad de significados que se da a la palabra cultura, puede tener varias interpretaciones, el más común entre los individuos es el adjetivo que acompaña a la palabra; el de “culto, esto lleva a dimensionar a cada grupo o sectores de individuos y se lo asocia con alguna actividad “superior” o “inferior” y es que también, ciertas actividades se complementan con el pensamiento de superioridad generada por la palabra culto para encasillar a los individuos; es decir se asocia a la pintura, a las galerías, la escultura, a la filosofía, al estudio, etc., con el nivel de cultura que cada uno posee, mientras que personas que no tienen el acceso a lo antes mencionado, carecen de cultura. Pero la cultura no solo está en los ámbitos de elite, más bien es parte del proceso de desarrollo social; como nos manifiesta Edward Tylor: *“Cultura es la compleja*

²⁵ CHINOY, Ely, “Introducción a la Sociología”; Paidós Ediciones; Buenos Aires; Pág. 25

*totalidad que incluye conocimiento, creencia arte, moral, ley, costumbre y toda otra habilidad y hábitos adquiridos por el hombre como miembro de una sociedad”*²⁶

Queda claro que la praxis cotidiana de los quiteños en el momento del relacionarse con demás individuos en un bus de transporte urbano lleva a conductas similares que permiten encontrar un bagaje de elementos socioculturales, para enlazar como parte de nuestra propia identidad.

Guerrero afirma que; *“la cultura hace referencia a la totalidad de prácticas, a toda la producción simbólica, resultante de la praxis que el ser humano realiza en sociedad, dentro de un proceso histórico concreto”*²⁷

La cultura, queda claro que, jamás puede estar alejada del ser humano, es dinámica y se produce no solo por la educación o aspectos específicos de las personas, sino que se va transformando de acuerdo a como el ser humano se desenvuelve en su campo o en su entorno.

La cultura de igual manera se la transmite de generación en generación ya que cada pueblo, cada país, cada sociedad tienen su manera de encarar el mundo, a si no se quiera todos inconscientemente forman parte de expresiones, manifestaciones, culturales que están muy instaladas en la sociabilización de las personas, desde niños nos relacionamos y es desde ahí en donde aprendemos algunos de los elementos característicos de una sociedad.

A esto se suma la educación que proviene de los hogares, cada hogar lleva consigo cargas tanto culturales como ideológicas, estas al ser adquiridas con el paso del tiempo se las aplicará en la interacción con los individuos.

La cultura se hace presente en la cotidianidad del transporte urbano, y es que el bus es un medio en donde se relacionan personas de distintas características, y si bien muchos de ellos quizá nunca se conocieron, al utilizar el servicio de transporte entran a un mundo en donde entran en contacto, y de una u otra forma cada uno expresa su

²⁶CHINOY, Ely; “Introducción a la Sociología”; Paidós Ediciones; Buenos Aires; Pág. 28

²⁷GUERRERO, Patricio, “La Cultura”, Editorial Abya-, Quito 2002. Pág. 35

“cultura” en un bus. Queda claro, la cultura no solo puede ser heredada o transmitida, sino que también está influenciada por todo un proceso de sociabilización, de igual manera de la trivialización cultural a través del fenómeno neoliberal llamado globalización.

El individuo puede ser considerado en gran parte producto de una sociedad y su cultura, esta estrecha relación nos da como resultado que la cultura es formada a partir de cada concepción de la realidad.

Se debe recordar que el ser humano no hereda todo lo que aprende, si bien es cierto genéticamente podemos ser parecidos, incluso en ciertos rasgos de accionar, pero el ser humano aprende y comparte varios elementos que le permiten desenvolverse en el transcurso de su vida, y uno de esto es el parámetro de comportamiento que se aprende en los buses. Es una dinámica que al ser adquirida no se la puede dejar en el transcurso de toda la praxis cotidiana, ya que esta dinámica desarrolla sus propios elementos comunicativos, sociales y culturales que son aprendidas e inconscientemente las aplicamos, y ahí la base fundamental de la presente investigación.

Es necesario acotar que como la cultura es en sí el entramado social, y desarrollo de los individuos en interacción, es erróneo hablar de culturas superiores o inferiores, si no de culturas diferentes, generadas por diversas disciplinas, diferentes nacionalidades, o distintos grupos que forman parte de una sociedad.

2.2.1 Subcultura

Antes se mencionó que la cultura con el paso de los años se ha visto influenciada con el fenómeno de la globalización, convirtiendo a varias culturas en una sola, en una hegemonía o trivialidad cultural, pero la subcultura es aquella que permite romper dichos esquemas y, sobre todo, ayuda a demostrar que los comportamientos de los individuos no son iguales. Las sociedades llevan consigo un sin número de variaciones en sus pautas culturales, las cuales se distinguen en ciertos grupos, que pertenecen o se hacen llamar subculturas.

A la subcultura también se la ha denominada como grupo juvenil o tribu urbana, dando significados y percepciones distintas de lo que en verdad son o como se componen;

pero en realidad subcultura es: *“un conjunto societal que manteniendo los rasgos de la cultura se diferencia de esta y de otros grupos que la integran por que establecen sus propias áreas de significado y significación diferenciadas.”*²⁸.

Por lo tanto, la subcultura tiene su propia forma de comunicación sus propias pautas sociales que la diferencia tanto de otras subculturas, como de la sociedad o cultura en general. El hecho de pertenecer a una subcultura no es para realizar la distinción de superioridad o inferioridad, se manifestó que es erróneo hablar de aquello, las subculturas más bien ayudan a identificar a ciertos grupos; estos de igual manera se encuentran reflejados en la realidad cotidiana del transporte urbano, como usuarios, se los identifica en el bus por su vestimenta, y los estereotipos que cada grupo posee.

Cada subcultura tienen su propia simbología, su propia ritualidad; los asientos o parte de la infraestructura del bus es usada para dar a conocer su “arte” o su grupo social, colegio, su música etc., como ejemplo claro de esto tenemos los grafitis.

2.3 IDENTIDAD

Es necesario mencionar que la conceptualización de cultura e identidad tienen mucha relación, incluso se los puede mencionar como uno solo, pero es erróneo pensar que ambos términos son uno solo, la búsqueda de ¿Quiénes somos? está ligado al proceso cultural, arraigado en cada uno de los entramados sociales en donde los individuos se desarrollan.

En el contexto del transporte urbano de Quito, se pueden encontrar las distintas manifestaciones de esta dualidad conceptual, en el recorrido que realizan los buses se aprecia en el interior del mismo un bagaje de objetos de estudio, que reflejan no solo el aspecto cultural de la sociedad, sino el referente de identidad que en muchos casos son de identidad nacional, a través de imágenes de banderas con los colores del Ecuador, haciendo referencia a la identidad ecuatoriana.

La praxis que genera cultura también es la que mueve la identidad nacional, el desarrollo de la convivencia entre seres humanos permite la comprensión de seres

²⁸GUERRERO, Patricio, “La Cultura”, Editorial Abya-, Quito 2002. Pág. 57

sociales que comparten un mismo espacio, en este caso el espacio son los buses de la cooperativa Disutran S.A.

Pero más allá de hablar de identidad, como elemento arraigado de cada uno de los individuos, es fundamental hablar de cómo la identidad de los pueblos se ve influenciada por la cultura y a partir de aquello como ésta se manifiesta en el contexto urbano específicamente el de un bus.

De este modo los aspectos culturales van forjando el “como soy”, “soy yo”, “esto somos”, que terminan siendo aspectos que permiten la construcción de la identidad, por ejemplo; la vestimenta de cada uno de los usuarios muestra en ciertos casos si pertenece a una tribu urbana, o también a un cierto estatus social, como ser que comparte en sociedad, el usuario puede reflejar no solo la herencia cultural o, mejor dicho su comportamiento cultural mediante la interacción, si no que su vestimenta le da una identidad distinta a cada uno de los otros usuarios que se encuentran al interior del bus.

De la misma manera, las expresiones o la comunicación verbal se hacen presentes, las personas y sus conversaciones, evidencian algunos acentos que muestran la identidad de cada uno de los usuarios, distintas nacionalidades, distintos idiomas que son escuchados en los trayectos de las rutas de la cooperativa Disutran S.A. En conclusión, el lenguaje coloquial, en el argot popular, se dice que para conocer al pueblo ecuatoriano, en este caso el quiteño, se debe estar en un bus de transporte urbano.

2.4 COMUNICACIÓN Y CULTURA

La comunicación y la cultura se han convertido, con el paso de los siglos, en elementos fundamentales para el desarrollo de la praxis cotidiana de los individuos, esto implica una retroalimentación de bagajes teóricos, conocimientos e ideas que son compartidas entre los seres humanos, es decir, toda transmisión de mensajes de la cotidianidad corresponde a una comunicación circular y no lineal de cada uno de los miembros de una sociedad que comparten un espacio específico, en una cultura determinada.

Dentro del análisis se examinan los procesos de desarrollo como ámbitos de utilización de lenguajes y símbolos creativos para el intelecto humano, así también el impacto de las nuevas tecnologías comunicativas, las cuales se convierten en un ente transformador de

la cultura, pues, modifica la manera de interactuar, de construir (elementos socioculturales), y dar cuenta de sus identidades. Todo esto encajado y aplicado dentro del contexto del transporte urbano de Quito, debido a que cada parte de la sociedad le compete determinadas conductas culturales y dentro de este grupo objetivo se hallan patrones culturales comprendidos entre toda la gente que hace uso del servicio de transporte.

Las experiencias de interacción dadas por la retroalimentación de la comunicación genera un desarrollo de la praxis humana dentro de un bus urbano, pues el diálogo, el lenguaje, los símbolos y señales, se combinan en un solo ambiente, permitiendo que la comunicación sea el ente principal de desarrollo de una cultura; el acto comunicativo cual sea, ayuda a la comprensión de los individuos ante una misma circunstancia, la aplicación del lenguaje puede influir en la vida cotidiana y a la toma de decisiones personales, y más en la opinión pública a través de las conversaciones coloquiales, de temas de actualidad o infundidas por los medios.

La comunicación y la cultura en la última década, ha atravesado un constante cambio respecto a la forma de relacionarse, se ha abierto la puerta a una especie de digitalización, posibilitando la puesta en un lenguaje común de datos, textos, sonidos, imágenes, videos, que al ser compartidas en espacios nuevos como el internet se convierten en globales, triviales, etc., los cuales se pueden encontrar en los signos o símbolos de las subculturas, en los graffitis, en la decoración de los buses, y en todo lo que se relaciona al contexto del transporte urbano; de igual manera esta digitalización produce un proceso de manejo económico a través de la industria cultural, es decir el manejo de elementos socioculturales, puede ser aplicado para el mundo del capital, un ejemplo claro es la imagen del Che Guevara que como símbolo de la Revolución Cubana, se lo puede encontrar en gorras, camisetas, relojes, calcomanías, cuadernos etc., desvirtuando el verdadero significado de dicha imagen.

De esta manera, la cultura tienen un sin número de elementos que le permiten ser interdisciplinaria, la comunicación es una de sus principales funciones es así que: *“La comunicación sociocultural es un nexo orientado entre las gentes, intercambio de información entre ellas. La comunicación sociocultural, en su estricto sentido, es la*

*comunicación directa entre las personas, pero en un sentido más amplio, es la comunicación masiva (indirecta, mediatizada), intercambio de información de valor sociocultural: de la vida cotidiana etc.”*²⁹

Por lo tanto, la relación comunicación y cultura permite el desarrollo de los individuos, sin importar la clase de conocimiento que se llegue a difundir, pues ahí está la elección y libertad del ser humano que se adapta de acuerdo a sus necesidades o gustos, y es de esta manera que la comunicación y la cultura van forjando los entramados socioculturales que se ven reflejados en usuarios, choferes, decoraciones, etc., mediante un lenguaje o un sistema de comunicación.

2.5 LA CULTURA Y EL DESAROLLO SOCIAL.

El individuo como producto social, no solo comparte y aprende, sino que también comunica, expresa e interpreta la realidad, las acciones de cada individuo que pertenece a una sociedad determinada no puede estar aislada del proceso de desarrollo social y los elementos que caracterizan a esta; por tal razón el análisis no solo se centra en las expresiones, normas, creencias, etc., si no que se basa en un conjunto que agrupa la manera de comunicarse o relacionarse en el contexto del transporte urbano junto a sociedad y cultura.

2.5.1 Sociedad

La palabra sociedad, se entenderá como la asociación humana con sus respectivas relaciones, pero la investigación pide ir más allá, por lo tanto la palabra sociedad como se manifiesta anteriormente es parte de un conjunto, se encuentra anexa a la conducta humana que se ve orientada de varias maneras hacia otras personas. Los individuos no solo comparten elementos culturales, en cada momento pasan en integración y es en este punto donde el significado de sociedad toma forma y comprende que es toda clase de relación social del individuo, por tal motivo en el contexto del transporte urbano la sociedad se refleja en el momento donde los usuarios interactúan, con otros usuarios.

De acuerdo a lo anterior y según Simmel, sociedad es *“un grupo agregado de individuos entre los que hay relaciones”*³⁰; y según Redfield es *“un número de individuos relacionados por interacción”*³¹.

²⁹ SAVRANSKI, I.; “La cultura y sus funciones”. Editorial Progreso. Moscú - URSS. 1983. pág. 76.

Como se observa la sociedad está regida por las relaciones sociales de cada uno de sus miembros, en donde no solo se comunican sino que también comparten un sin número de elementos socioculturales.

2.5.2 Desarrollo y construcción social.

La sociedad, el individuo y la cultura, son un sistema que funcionan a través de acciones y reacciones, ya sea con el medio en donde se desenvuelven o entre sí, los ciudadanos como seres concretos no solo hacen que la cultura se retroalimente sino que movilizan a la sociedad para el desarrollo diario a través del tiempo, generando de esta manera composiciones dialécticas, semánticas, símbolo, señales, lenguaje coloquial etc.

Cada elemento sociocultural es material de análisis, el presente es a partir del transporte urbano de la ciudad de Quito, los elementos culturales que se dan en el cumplen “*la función de elementos constantes, capaces de cohesionar, unir, identificar, interpretar y modificar la acción*”³². Los distintos componentes de la sociedad deben ser vistos en relación con el todo, como aquel conjunto mencionado, que hace que el sistema se desarrolle y permita el entendimiento de los individuos.

Cada proceso sociocultural convierte a las personas en seres cargados de simbologías, expresiones, partiendo de la comunicación, tanto verbal y no verbal, éstas se complementan en sociedad y están presentes a cada instante, más cuando los individuos y sus diferentes conductas sociales comparte un espacio físico, en este caso un bus de la cooperativa Disutran S.A.

2.6 IMAGINARIOS

En la actualidad, lo visual y lo tecnológico se ha convertido en elementos trascendentales para la comunicación y las manifestaciones cotidianas, permitiendo a través de ellas revelar las sociedades urbanas, estos registros visuales como son la fotografía, la propaganda, la publicidad, la web, monumentos, esculturas, entre otros, toman como objeto la imagen de la ciudad, se constituyen en una fuente documental importante que permite acceder a diferentes momentos históricos.

³⁰CHINOY, Ely; “Introducción a la Sociología”; Paidós Ediciones; Buenos Aires; Pág. 45

³¹ CHINOY, Ely; “Introducción a la Sociología”; Paidós Ediciones; Buenos Aires; Pág. 45

³²GUERRERO, Patricio, “La Cultura”, Editorial Abya-, Quito 2002. Pág. 51

Las imágenes establecen un factor significativo en la construcción del imaginario sobre la ciudad, entendiendo por éste a las realidades sociales cimentadas por los propios habitantes, a sus modos de vivirlas y proponerlas.

Toda época tiene imágenes, las cuales ofrecen un dibujo de la realidad; la representación central de los imaginarios radica principalmente en la fabricación de una imagen visible y la abstracción de un símbolo (significado-significante) de los actores sociales urbanos que se encuentran en un espacio determinado. Es decir en las ciudades, estos sistemas de representaciones colectivas están constituidos por símbolos, mitos, leyendas, imágenes, relatos y discursos que las identifican.

Para la construcción de lo imaginario, se contempla todo aquello que se estructura a partir de lo real y de las prácticas sociales, éste requiere de una imagen mental ya que es su materia prima, que a su vez se hace social cuando es comunicada.

Cabe señalar que el imaginario es algo muy subjetivo que va a cambiar de persona a persona debido a muchas variables que la influyen, como: historia del lugar, recuerdos, vivencias, deseos, aspiraciones, experiencias, etc.

“Muchos presupuestos que guían la acción y las omisiones de los ciudadanos derivan de cómo percibimos los usos del espacio urbano, los problemas de consumo, tránsito y comunicación, y también de cómo imaginamos las explicaciones a éstas cuestiones”³³

Una imagen es ante todo, una forma material, ésta puede ser de carácter directa o indirecta, inmediata o transpuesta, de un referente material, moral o intelectual, las imágenes mentales, ligadas a las percepciones o a los efectos de la imaginación, están asociadas a las palabras y a los conceptos.

Es significativo mencionar que lo imaginario no tiene nada que ver con la memoria, pero a partir de su análisis se pueden establecer representaciones sociales que tienen por función atribuir un sentido a la realidad, definir y orientar los comportamientos o prácticas urbanas. Estos elementos sociales, llevan consigo la particularidad del sujeto y de su actividad. Con el imaginario, no se pretende reflejar un objeto, sino que se proyecta un deseo, un símbolo, como menciona Augé “...el mundo se divide cada vez

³³GARCÍA CANCLINI, Néstor; “Imaginarios Urbanos”. Editorial Universitaria, Buenos Aires, 2005. ISBN-95-023-1352-6, pág. 47

más entre los que miran y son mirados, pero no necesariamente vistos.”³⁴ Por ello se define lo siguiente:

- a) Lo imaginario; es la construcción de la representación social y cultural, tanto individual como colectiva en un determinado espacio, dónde lo simbólico se relaciona con la producción social de un tipo de cultura y que a partir de la interacción, los significados y símbolos se establecen en una territorialidad dada.
- b) Las representaciones sociales; son construcciones socio-cognitivas, aquellos esquemas que permite percibir, explicar e intervenir en un sistema social construido colectivamente que se considere como realidad; *“conjunto de informaciones, creencias, opiniones y actitudes a propósito de un objeto determinado”*³⁵

Es así, que el imaginario social es una producción de discursos y prácticas fluctuantes de diversa naturaleza, por tanto un imaginario urbano es una representación psico-socio-cultural y simbólica, que se origina principalmente en el uso y apropiación cotidiana de cualquier tipo de espacio, a partir de esto se crean puntos de referencia, sitios donde las relaciones, las prácticas socio-culturales se intensifican, además de crear redes sociales.

De acuerdo a esto, la ciudad como hecho colectivo se manifiesta, fundamentalmente en la red de espacios públicos, de telecomunicaciones y transporte, hacer emerger el imaginario social y urbano de la ciudad tiene que ver con la manera en que ésta es recreada y actuada por los actores sociales. Según García Canclini, la ciudad *“se concibe tanto como un lugar para vivir, como un espacio imaginado”*³⁶. Por ello es necesario definir lo siguiente:

- a) *Un lugar; es aquel espacio donde existe una identidad, relacional e histórica*³⁷.

³⁴ AUGÉ, MARC; “Delo imaginario a lo ficcional total”, Centro de Antropología de los Mundos Contemporáneos, (E.H.E.S.S.) París, Maguaré 1999, pág. 91

³⁵ GIMÉNEZ M., Gilberto; “Modernización e Identidades Sociales”. Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México. ISBN-968-36-2941-5, 1994, pág. 70

³⁶ GARCÍA CANCLINI, Néstor; “Imaginaris Urbanos”. Editorial Universitaria, Buenos Aires, 2005. ISBN-95-023-1352-6, pág. 56

³⁷ AUGÉ, MARC; “Los no lugares, espacios del anonimato”, Una antropología de la sobremodernidad, editorial Gedisa, Barcelona, 1996, pág. 25

b) *Un no-lugar; es lo contrario, es decir, es un espacio sin identidad, relaciones e historia*³⁸.

Pero muchos lugares, se pueden transformar en no-lugares; inclusive varios pueden actuar en la dicotomía de lugar y no-lugar, esto depende principalmente de la mirada de los otros y de la experiencia que tienen éstos sobre dichos espacios.

Los no-lugares en la medida en que su principal vocación no es territorial, no consisten en crear identidades singulares, relaciones simbólicas y patrimonios comunes, sino más bien en facilitar la circulación y por ello el consumo.

Para entender esta dinámica de interacciones, percepciones y representaciones, el transporte urbano de Quito tiene la cualidad de ser un lugar de variadas actividades como espacio de convivencia, socialización, economía, luchas de poder, representaciones sociales de lo individual y lo colectivo, así como lo imaginario y lo no-lugar. Todo se remite y agrupa a una recreación de diferentes significados, es decir de como se percibe e interactúa, como se vive y experimenta.

Desde la perspectiva de Augé, el transporte público es considerado como un no-lugar, que se entiende como espacios donde *“prolifera los puntos de tránsito y las ocupaciones provisionales, es el espacio del viajero diario, aquel que dice el espacio y, haciéndolo, produce paisajes y cartografías móviles”*³⁹ La percepción del espacio es decisivo para entender el comportamiento de los individuos.

El transporte urbano de Quito, es un espacio donde se relacionan un conjunto de personas de diversas clases sociales, oficios, colores, culturas, edades, religiones, posiciones políticas, educación, etc., las personas que han coincidido y comparten este contexto actúan de un modo determinado, pues existe implícitamente un contrato o pacto que define y admite ciertas normas de comportamiento; como afirma Augé *“el viaje en metro, si se define en general como individual, es simultáneamente contractual, un espacio contractual en el que cotidianamente se practica la coexistencia de opiniones*

³⁸ AUGÉ, MARC; “Los no lugares, espacios del anonimato”, Una antropología de la sobremodernidad, editorial Gedisa, Barcelona, 1996, pág. 25

³⁹ AUGÉ, MARC; “Los no lugares, espacios del anonimato”, Una antropología de la sobremodernidad, editorial Gedisa, Barcelona, 1996, pág. 35

diversas que, si bien no cuentan con la autorización de ser pregonadas, nada obliga a ocultarlas.”⁴⁰

Al ser un espacio que alberga posturas tan diversas y muchas veces opuestas se convierte en un lugar de conflicto y tensión que está atravesado por muchas direcciones, el viaje en autobús es ante todo solitario, sin embargo nos obliga a convivir por un momento con desconocidos. De esta manera toda área dentro de una ciudad se configura y complementa, las ciudades van cambiando a lo largo del tiempo y tanto el espacio público como los imaginarios de la gente también se modifican con él.

Baczko asevera: *“A través de los imaginarios sociales, una colectividad designa su identidad elaborando una representación de sí misma; marca la distribución de los papeles y las posiciones sociales; expresa e impone ciertas creencias comunes, fijando especialmente modelos formadores como el del jefe, el del buen súbdito, el del valiente guerrero, el del ciudadano, el del militante, etc.”*⁴¹

En definitiva, el imaginario hace las veces de marco de referencia para que las personas interpreten experiencias y relaciones. Subyace a las creencias y valoraciones acerca de un objeto, de otras personas o de períodos de tiempo determinados, se alimenta de los recuerdos y la memoria, a la vez genera expectativas y deseos. Su materialización o ejecución puede apreciarse en objetos, obras plásticas y arquitectónicas, en mitos y leyendas urbanas, que a su vez se convierten en vehículo modelador de otros imaginarios sociales. Estos imaginarios sociales son referencias específicas en el extenso sistema simbólico que produce toda colectividad, a través del cual se percibe y elabora sus finalidades.

2.6.1 Imaginarios sonoros

La ciudad es mucho más que un espacio físico construido, es también su gente y lo que ellos perciben, generan e imaginan; una de las formas de ser ciudad está en las percepciones que tiene la población de sí misma y de otras ciudades, a través del proceso de producción de imaginarios urbanos; por este motivo las ciudades tienen olores,

⁴⁰ AUGÉ, MARC; “Hacia una antropología de los mundos contemporáneos”, Ed. Gedisa. Barcelona, 1998, pág. 77 y 78

⁴¹ BACZKO, Bronislaw. “Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas”. Buenos Aires: Nueva Visión. 1999 pág. 28

colores y sonidos típicos que las particularizan del resto de urbes, además, hay que tener en cuenta que estos elementos cambian con el tiempo, porque las ciudades se transforman.

Así como la ciudad está invadida de cientos de olores, colores y sonidos, cada espacio y cada aspecto que lo conforma tiene sus características particulares, el transporte urbano también suena, predomina el sonido musical, el discurso de los vendedores, el lenguaje del cobrador y chofer, timbres de celulares, el llanto de niños, gritos de descontento por parte de los usuarios, el sonido de golpe en las paredes de los buses, etc.

El conjunto de sonidos que rodean constantemente a los individuos, forman lo que se denomina “*paisaje sonoro*”⁴²; es un concepto relacionado con la percepción, se trata de la imagen mental subjetiva de un individuo que surge ante un estímulo sonoro de un lugar real determinado.

La sociedad suena, genera formas acústicas cuyas gramáticas y sintaxis constatan, relatan su existencia, sus lógicas, sus dinámicas. Con este lenguaje sonoro se intenta crear imágenes mediante la emoción y el placer, esto es posible ya que los mensajes se perciben por vibraciones de ondas, y las ondas no solo se escuchan, sino también se sienten.

El evento de percibir en el ámbito sonoro es un acto de imaginar, la imaginación es un sentido interno que permite recordar y reproducir las impresiones sensoriales y perceptivas en ausencia de los objetos. El oyente a menudo construye la imagen de la realidad a partir del paisaje sonoro apreciado, como menciona Berenguer “*El sonido hace las veces de mapa que inconscientemente, o con poca consciencia, interpretamos a fin de saber acerca de las características psicogeográficas del territorio en el que nos encontramos*”⁴³

⁴²El World Soundscape Project (WSP) es un proyecto que se inició entre finales de los 60 y principios de los 70 a nivel mundial, cuya finalidad es registrar los paisajes sonoros actuales que están cambiando a un ritmo acelerado como consecuencia de la contaminación acústica. Murray Schafer, principal impulsor de la Universidad Simon Fraser de Canadá, fue el primero en utilizar el concepto paisaje sonoro.

⁴³BERENGUER, José Manuel, “Espacios sonoros, tecno política, y vida cotidiana”Ruidos y sonidos: Mundos y gentes, Realizada en colaboración con el Instituto Catalá de Antropología. Barcelona España, 2005, pág. 8

A partir de esto se forma una imagen auditiva, esta imagen es el resultado de la relación del conocimiento previo, experiencia o memoria. A su vez, la memoria es la que permite construir la imagen de los objetos, desde las nuevas percepciones sonoras, permite asociar el pasado a la nueva realidad comunicativa.

Así como la memoria cumple un papel significativo en la construcción del imaginario sonoro, la experiencia es indispensable ya que permite recordar el mundo que se ha incorporado a la subjetividad del ser humano. Esta experiencia puede ser propia, es decir vivida personalmente o delegada, asumida por la intervención de los medios de comunicación social, es decir se conoce la realidad a través de estos medios tecnológicos.

Los tipos de sonidos y su intensidad afectan el comportamiento interpersonal, sin embargo las reacciones son diferentes, de acuerdo a esto, el lenguaje sonoro está conformado por la interacción de cuatro sistemas expresivos:

- a) El proceso del discurso hablado, basado en imágenes acústicas, objetos sonoros de la fonética, como es la palabra; se evidencia frecuentemente en el transporte urbano a través de vendedores, cobradores y choferes, usuarios en general que transitan en este medio de circulación.
- b) Sistemas acústicos, estos producen una imagen concreta del desarrollo sonoro de un acontecimiento, como son los ruidos o efectos sonoros, dentro del ámbito de un bus se evidencia mediante el pito de la bocina, timbres de celulares, llantos de niños, ruido del motor, etc.
- c) La música, representa un acto particular de comunicación; sitúa el tiempo y espacio, genera climas emocionales, enfatiza la realidad de ciertos episodios, en el transporte urbano de Quito se ejecuta como fondo.
- d) El silencio, la usencia de sonido o pausa de la palabra implica información y significado, esta categoría se lo relaciona con personas sordo-mudas que frecuentan en este medio de transporte, ya sea como usuario o como vendedor.

Todos estos efectos sonoros son un conjunto de formas representadas por sonidos inarticulados o de estructura musical, ya sean de fuentes naturales o artificiales, que

sustituyen objetiva o subjetivamente la realidad, construyendo una imagen del espacio o circunstancia en que se está desarrollando la acción principal. *“El sonido no se oye como lo que es, sino como lo que representa. Cuando se ha identificado el significado, el significante no se oye más. Pero eso no es del todo así. Sí se oye aunque no se escuche. Como sí se ve, aunque no se mire. Pero se escucha mucho menos de lo que se mira”*.⁴⁴

En definitiva los sonidos dan a los habitantes un sentido del sitio; la calidad acústica del área toma la forma de las actividades y el comportamiento de los habitantes. Los significados del lugar se crean a través de la interacción entre un paisaje sonoro y los oyentes, es decir un oyente dentro de un paisaje sonoro es parte de un sistema dinámico de intercambio de información, interpretando un papel en su estructura.

2.6.2 El graffiti

Toda imagen, incluso la más aséptica, la que se atiende con mayor rigurosidad al signo, provoca en el hombre un llamado a lo imaginario, por ello las paredes de las ciudades y todo espacio dentro de éste, se encuentra una leyenda denominado graffiti.

La palabra graffiti proviene del término italiano “sgraffiti” que significa *dibujo o garabato sobre pared o superficie plana*⁴⁵, del griego “graphein” que significa *escribir*⁴⁶. El concepto de graffiti es un nombre dado por los arqueólogos a las inscripciones o dibujos hechos en los muros antiguos.

El graffiti ha existido desde el principio de la historia del hombre; en la antigüedad garabateaban profecías, protestas del ejercicio político, económico de los gobernantes, se publicaban anuncios, frases de represión o rechazo, etc. Esta tendencia continuó y se vio ampliada en la época de la II Guerra Mundial, los nazis utilizaron el graffiti como parte de su maquinaria propagandística para provocar el odio hacia los judíos y opositores. Sin embargo, el graffiti también fue importante para los movimientos de resistencia, un ejemplo de ello fue La Rosa Blanca, un grupo de estudiantes alemanes que a partir de

⁴⁴LONGINA, Chiu; “Tecnologías de control social: el sonido”, Antropología del Sonido, Control Social a través del Sonido. 2006, pág. 5

⁴⁵ORTEGA CAICEDO, Alicia; “La ciudad y sus bibliotecas: el graffiti quiteño y la crónica costeña”, Antropología urbana, Quito, 1999, Universidad Andina Simón Bolívar. Sede Ecuador; Corporación Editora Nacional, pág. 20

⁴⁶ORTEGA CAICEDO, Alicia; “La ciudad y sus bibliotecas: el graffiti quiteño y la crónica costeña”, Antropología urbana, Quito, 1999, Universidad Andina Simón Bolívar. Sede Ecuador; Corporación Editora Nacional, pág. 20

1942 manifestó su rechazo a Hitler y su régimen a través de panfletos y pinturas, hasta que sus miembros fueron detenidos en 1943.

En los años 60 empezó en Nueva York, influenciado por la música hip-hop, rap, break dance; uno de los primeros artistas de graffiti firmaba TAKI 183, realizó lo que se conoce como un tag, esto es, una firma en la pared con su nombre para delimitar su barrio. De esta manera el arte del graffiti se ha manifestado en todo espacio y tiempo de la historia, se puede revelar ese mensaje subliminal que viene envuelto en letras y colores. Silva sostiene que *“el graffiti pasa por perturbar un orden, bien sea, social, cultural, lingüístico o moral; y que entonces la marca graffiti expone lo que es prohibido, lo obscuro (socialmente hablando) y que dice lo que no puede decir, y al hacerlo, termina por legitimar esta marca”*⁴⁷

El graffiti rompe con un orden social, ideológico y estético, liberan represiones individuales y colectivas; pero éste no se limita al ámbito político o económico, además habla de la cotidianidad y de todas las problemáticas que surgen con el pasar del tiempo, buscan entender la realidad, plantear actitudes y perspectivas en contra de los típicos esquemas de la conciencia social. García Canclini menciona *“las luchas semánticas por neutralizarse, perturbar el mensaje de los otros o cambiar su significado, y subordinar a los demás a la propia lógica, son puestas en escena de los conflictos entre las fuerzas sociales: entre el mercado, la historia, el Estado, la publicidad, y la lucha popular por sobrevivir”*⁴⁸ El imaginario colectivo que se construye a partir del graffiti, genera parámetros que a las personas les permite juzgar y actuar en cada situación, a más de establecer una serie de asociaciones de identidad.

De acuerdo a la tendencia discursiva, al graffiti se lo especifica de acuerdo a:

- a) Art Graffiti: Forma parte de la cultura hip-hop y consiste en plasmar el nombre del artista.

⁴⁷ SILVA, Armando, “Graffiti: Una ciudad Imaginada”, Tercer Mundo Editores, Bogotá 1988. Pág. 125

⁴⁸ GARCÍA CANCLINI, Néstor. “Culturas Híbridas, Estrategias para entrar y salir de la modernidad”. EDUSP, 1997. Pág. 283-350:

- b) Graffiti público o slogans: Se trata de la opinión del autor sobre cualquier tema: política, económico, diplomacia, medioambiente, sociedad, feminismo, cultura, etc.
- c) Latrinalia: viene del término letrina y se refiere a los grafitis hechos en los baños públicos.
- d) Graffiti de circulación: forman parte de los medios de transporte que recorren las ciudades día y noche como exhibiciones ambulantes.

Las calles de Quito son a menudo, un homenaje a la libertad de expresión de sus habitantes, se llenan de frases logradas de la propia inspiración, copiadas de un libro de poemas o de alguna canción de moda; no siempre el graffiti es poético o agradable, pero es parte de la subjetividad urbana. Silva afirma, *“cada ciudad se expresa en sus temores, anhelos, vergüenzas y orgullos como un libro abierto de literatura que mezcla la realidad con la ficción, colocándose el graffiti como otro de los grandes relatos contemporáneos”*.⁴⁹

Acorde a esto los graffitis se clasifican por el contenido gráfico y lingüístico, a continuación el detalle de cada uno:

- a) *Graffitis políticos y de protesta*: Se encuentran a cada paso, con cierto grado de disminución que en aquellos años del 60’ al 70’ y hasta el 80’, donde la reacción en contra de los grupos de poder era visible y expresado en las paredes de tipo público y privado. Actualmente, las pinturas políticas que se aprecian en la ciudad aparecen en tiempos electorales pero de una manera más formal y hasta elegante.
- b) *Graffitis sexuales*: Esta clase de graffitis se los encuentra a menudo en varios sitios de la ciudad, ya que aún sigue imperando la creencia ancestral de que el sexo es considerado una práctica inmoral, está marcado por los prejuicios, las convicciones religiosas y en muchos casos el desconocimiento, por tanto la curiosidad.
- c) *Graffitis deportivos*: Estas frases son muy comunes en las paredes de la ciudad, en las afueras de los estadios, dentro de los baños de los restaurantes, de las

⁴⁹ SILVA, Armando, “Graffiti: Una ciudad Imaginada”, Tercer Mundo Editores, Bogotá 1988. Pág. 150

universidades, entre otros; característicos de un solo club, que a primera vista se identifica.

- d) *Graffitis pícaros y humorísticos*: Son aquellos que están llenos de picardía y humor, además expresiones vinculadas a sentimientos amorosos, alcoholismo y sobre el pacto matrimonial.

Es desde este punto que el graffiti y todas sus referencias sexuales, políticas, humorísticas o estéticas, afirman su identidad, estilos y modos de vida.

2.7 SÍMBOLOS Y SEÑALES

La vida cotidiana está rodeada de elementos que tienen su significado, su concepto, algunos adquieren sentido dependiendo del lugar en donde son aplicados, dentro del contexto urbano de la ciudad se encuentran miles de símbolos y señales, que pueden ser analizados o son tan comunes que no necesitan ser investigados para poder interpretarlos, pero cuando estos símbolos y señales hacen referencia a las cargas culturales que expresan los individuos toman tal relevancia que al entrar en materia de análisis pueden denotar como está compuesta una sociedad.

2.7.1 El símbolo

Los símbolos y señales si bien es cierto son una dualidad, tienen su propia composición, es así que *el símbolo*: “*Es un dibujo, figura u objeto elegido convencionalmente (es decir, mediante un acuerdo), para representar un concepto o una idea.*”⁵⁰ Todo símbolo presenta determinadas características que permiten su reconocimiento por parte del receptor, o de los usuarios que diariamente utilizan el servicio de transporte urbano.

Dentro de un bus, la comunicación mediante símbolos tiene las siguientes características: se ignora al emisor o autor del símbolo. Puede ser una persona o un colectivo; que pertenece a un grupo social, subcultura, colegio, organización, etc., pero siempre existe una clara intención comunicativa; el dibujo, figura u objeto que constituye el símbolo determina el contenido del mensaje; el receptor sólo puede

⁵⁰GONZÁLEZ, Mónica; “Teoría Conceptual de Diseño” Universidad de Londres; pág. 10

interpretar el mensaje cuando conoce la significación del símbolo. Por ejemplo, la subcultura punk maneja un sistema de símbolos y señales distintos a los de la subcultura hip-hop, esto se refleja en la mayoría de veces en los asientos de los buses de la cooperativa Disutran S.A.

De acuerdo a lo anterior, la comunicación no verbal: presenta interdependencia con la interacción verbal. A veces tiene más significación que los mensajes verbales, es prácticamente inevitable, predomina la función expresiva o emotiva. Además varía según la cultura, el tiempo y el espacio donde se manifieste, en este caso el conectó del transporte urbano.

Ignacio Vázquez en su libro "Fundamentos del Diseño Gráfico" los agrupa en clases:

- *Espontáneos*: cuando las imágenes evocan al elemento que representan. Esta relación puede ser de varios tipos:
- *Analógica*: la mente relaciona el símbolo con lo que a él se parece. Ejemplo el símbolo de lana representa la oveja
- *Lógica*: se basa en relaciones propias del sentido común. Ejemplo los fósforos se representan con una llama
- *Universal*: cuando se emplean símbolos que tienen un significado universalmente aceptado. Ejemplo el corazón representa el amor.
- *Emblemática*: cuando se utilizan imágenes que tienen relación con valores ya establecidos. Ejemplo la corona real

2.7.2 El signo

Para poder entender la dualidad entre símbolo y señal debemos entender también al **signo** el cual, es un icono que representa otra cosa o así mismo, su función es la de establecer la comunicación. Por lo tanto “*El signo es una simple marca con la intención de comunicar un sentido*”⁵¹. Tiene una sustancia y una forma, que se relacionan creando un mensaje. Este se puede dividir en dos partes

⁵¹ GONZÁLEZ, Mónica; “Teoría Conceptual de Diseño” Universidad de Londres; pág. 11

- a) Acústica. Significante, que es presentir con los sentidos.
- b) Mental. Significado, que se evoca por el anterior

La función del signo consiste en comunicar ideas por medio de mensajes, cuando un signo no sólo informa de un significado, sino que además evoca valores y sentimientos, representando ideas abstractas de una manera metafórica o alegórica, se conoce como símbolo.

En la comunicación humana existen innumerables maneras de transmitir un mensaje. La comunicación se basa en el signo, es lo que hace posible codificar los mensajes de manera que se pueda transmitir lo que se desee decir a una persona, en el contexto urbano del transporte, los signos permiten comunicar con el medio existente.

2.7.3 Señal

La comunicación dentro del transporte urbano; existe un sin número de señales que permiten desarrollar un lenguaje común entre los individuos para una comprensión propia de usuarios, choferes y cobradores, es así que *señales* son: “*aquellos signos artificiales con significado arbitrario cuya finalidad es originar, modificar o determinar cierta acción*”⁵².

Estos son signos que representan una acción del hombre, los cuáles pueden ser de orientación, información, dirección, identificación, prohibición, ornamentales, seguridad o preventivas. A continuación se detallará:

- a) Informativa. Alertan al usuario con respecto a las acciones de algún lugar.
- b) Direccional Es un signo con un elemento que indica la situación que el usuario debe saber.
- c) Prohibitiva. Indica la acción que no debemos realizar.

Dentro de las señales **prohibitivas** existen cuatro tipos:

⁵² GONZÁLEZ, Mónica; “Teoría Conceptual de Diseño” Universidad de Londres; pág. 12

- a) Absolutas No estacionarse, en este caso el usuario no tiene otra opción que la señal.
- b) Restrictiva. Solo transporte público, en este caso la señal es para algunos usuarios.
- c) Ilustrativa. Solo a la izquierda, en este caso es indicativa por seguridad del usuario.
- d) Identificativa. Representa al lugar mismo donde se encuentra la acción.

2.8 LENGUAJE

El lenguaje es el objeto de estudio de la lingüística que consiste en la capacidad humana de asociar significados a determinados conceptos, además es un elemento de la construcción del pensamiento humano y considerado uno de los principales medios de comunicación existentes. Por tanto el lenguaje presenta una manifestación individual es decir, el uso particular que cada individuo realiza, y una manifestación social que se refiere principalmente a su existencia colectiva, la cual permite la comunicación en un grupo humano.

Saussure afirma que *“el lenguaje es entendido como sistema de signos distintos que se corresponden con ideas distintas”*⁵³. El lenguaje por tanto, es el medio por excelencia para transmitir ideas y estas ideas son los constituyentes del pensamiento. El lenguaje está en continua transformación ya que las palabras, principales componentes de este sistema, tienen dinamismo, refleja el conocimiento y al mismo tiempo ayuda a difundirlo; es decir abstrae, conceptualiza, y comunica. Según Saussure, en el lenguaje humano debe diferenciarse entre lengua y habla:

a) Lengua: Llamada también idioma, especialmente para usos extralingüísticos. Se trata de un código que conoce cada hablante oyente, permite cifrar y descifrar mensajes.

b) Habla: Es un acto individual y voluntario en el que a través de actos de fonación y escritura, el hablante utiliza la lengua para comunicarse. Son las diversas manifestaciones de habla las que hacen evolucionar a la lengua.

⁵³ SAUSSURE, Ferdinand; “Curso de Lingüística General”. Editorial Losada. S.A. Moreno 3362 Buenos Aires. 1945, pág. 68

En definitiva, el lenguaje es el conjunto de medios que permiten al hombre expresar sus pensamientos, sentimientos y vivencias, se define también como el conjunto de sistemas de comunicación constituido por diversas manifestaciones: dibujos, gestos, sonidos, movimientos, procesos culturales como los mitos, leyendas, arte, monumentos, etc.

2.8.1 Tipos de lenguaje:

2.8.1.1 Lenguaje científico: Este lenguaje es plenamente normativo, es decir, cumple las reglas del sistema lingüístico, se caracteriza por ser un lenguaje objetivo, ya que transmite una información que no se basa en impresiones o sensaciones personales-cotidianas, sino que es producto de una experiencia y puede ser demostrada, el propósito fundamental es la transmisión del conocimiento objetivo de la realidad.

Este tipo de lenguaje emplea palabras, expresiones precisas y cuidadas, es propio de las situaciones serias o formales. Su existencia responde a las exigencias terminológicas propias de cada ciencia y se forma como cualquier sistema de signos, por una convención.

Se caracteriza, por otra parte, por la ordenación lógica de los contenidos, es decir la información mantiene el rigor y el orden necesarios para que el texto sea coherente, este lenguaje especializado exige un significante propio para cada significado.

2.8.1.2 Lenguaje coloquial: Se denomina lengua coloquial al empleo del lenguaje en un contexto informal, familiar y relajado, es el habla común, típica, natural y espontánea, que presenta la cotidianidad de las personas, sus costumbres y su origen.

Coloquio es sinónimo de conversación, independientemente de la profesión o estatus social del hablante, se utiliza en los diálogos habituales. Este tipo de lenguaje no sigue las reglas de la lengua con precisión; más bien, se basa en la sencillez lingüística, suele caer en las reiteraciones, las omisiones y a veces en el uso de algunas palabras en jerga.

Las oraciones suelen ser cortas y sencillas, utilizan modismos, refranes, predomina cargas expresivas, afectivas o emotivas, abundan las onomatopeyas y sufijos apreciativos, aumentativos, diminutivos y despectivos, entre otros.

2.8.1.2.1 Lenguaje Coba: La coba, jerga o argot popular es utilizado por un grupo de personas que comparten actividades, oficios, intereses, profesiones, etc. “La coba es uno de los referentes fundamentales que estructuran la identidad del mestizo ecuatoriano”.⁵⁴

Es una forma de expresión, de identificación y de afinidad de un colectivo, únicamente un grupo determinado conoce ciertos códigos lingüísticos, y son los jóvenes estudiantes quienes más lo utilizan, así como las pandillas juveniles, delincuentes, etc. Se lo conoce también como lenguaje del delito, Un ejemplo de esto lo realizan Caicedo y Lenk: “Cambio de orden en las sílabas de las unidades universales: esnaqui (esquina) jermu (mujer), naple (plena). Transferencia de nombre por similitud entre sentidos: cranear (pensar), gorila (militar), rata (hablador). Unidades unverbales de la lengua estándar cambiadas de significado: caleta (casa), blanco (cigarrillo), harinas (dinero)”⁵⁵, entre otros.

El lenguaje coba posee una riqueza lingüística que puede integrarse al lenguaje común, al permitir el juego lúdico de las palabras para crear nuevos términos y nuevas expresiones. Para su construcción se utilizan, la metáfora y la metonimia, uso de onomatopeyas, palabras que toman significado por repetición, deformación y asociación.

2.8.2 Lenguaje y Ciudad:

El lenguaje es el código simbólico por excelencia, construye y da a conocer las percepciones de la cultura. La ciudad, como lugar histórico, relacional de identidad, también permite comprender la cultura, expresa los múltiples aspectos de la vida social y transmite sus significados. Barthes afirmaba que “*la ciudad es en sí misma un discurso, un verdadero lenguaje y que la ciudad habla a sus habitantes*”⁵⁶ En la distinción entre lengua y habla de Saussure, “*la ciudad sería la lengua, un sistema de significaciones compartido históricamente; en tanto que el uso, las apropiaciones, las prácticas, las transformaciones y la improntas del poder ocupan el lugar del habla*”⁵⁷

⁵⁴ VILLARROEL, José; “La Coba: lenguaje en clave”; 24 de septiembre de 2008, Archivo del blog: (<http://josvillarroyanachapaxi.blogspot.com/2008/09/la-coba-lenguaje-en-clave.html>)

⁵⁵ CAICEDO, Jacqueline y LENK, Sonia; “Hable serio, análisis lingüístico de la coba y jerga estudiantil (una alternativa para la comunicación), 1ª ed. Quito: Abrapalabra Editores, 1989. Pág. 103

⁵⁶ BARTHES, Roland; “La aventura semiológica”. Buenos Aires, Paidós, 1990.

⁵⁷ SAUSSURE, Ferdinand; “Curso de Lingüística General”. Editorial Losada. S.A. Moreno 3362 Buenos Aires. 1945, pág. 70

El discurso de la ciudad tiene sus particulares juegos de lenguaje; el caminar por las calles, veredas y espacios públicos conlleva a la posibilidad de recibir e interpretar múltiples mensajes que hablan a sus habitantes, emiten señales e intervienen en los comportamientos. Por ejemplo la ciudad relata sus desigualdades, es decir muestra sus zonas ricas y pobres, zonas de comercio, de circulación, hasta zonas de peligro, además las costumbres, tradiciones, festividades y representaciones sociales que construyen sus individuos.

Asimismo, el sonido dentro de las ciudades da un estado de ubicación, es decir transforma los ambientes en lugares. Por ejemplo las plazas, calles, rincones y patios son espacios vivos, sensibles, representativos que poseen una relación de afecto emocional con el sonido y el contexto que es percibido.

En definitiva, las ciudades van mutando, van dejando sus marcas en la arquitectura, en la disposición espacial, en las casas, calles, plazas y negocios. Por tanto, el uso de signos adquiere nuevos significados con el paso del tiempo y la renovación del sujeto social con el lenguaje.

2.8.3 Discurso:

El discurso es un evento comunicativo social, realizado mediante el empleo de elementos lingüísticos. En el transporte urbano de Quito el discurso está presente en el lenguaje de los vendedores, de los cobradores e incluso de los ladrones para intimidar a los usuarios; un discurso es un mensaje oral dirigido a un público, su principal función ha sido desde sus orígenes comunicar o exponer pero con el objetivo principal de persuadir.

El análisis del discurso es una praxis transdisciplinaria que se desarrolló en los años 1960 en la antropología, la lingüística, la sociología, la filosofía, y la psicología, después en otras disciplinas, como la historia, el estudio de la comunicación y el psicoanálisis. Dada la multiplicidad de los enfoques, el discurso se puede definir como una estructura verbal, como un evento comunicativo cultural, una forma de interacción, un sentido, una representación mental, un signo, etc. Tanto el discurso hablado como el discurso escrito se consideran, hoy en día, como una forma de interacción

contextualmente situada. El discurso se divide en partes que se puntualizarán a continuación:

- a) *Exposición o narración:* es la parte más extensa del discurso y cuenta los hechos necesarios para demostrar la conclusión que se persigue. Se persigue la brevedad, la claridad y la verosimilitud.
- b) *Argumentación:* dentro del transporte urbano de Quito, los vendedores, los cobradores y todos los usuarios que emplean un discurso recurren a argumentos lógicos enfocados en la persuasión y a la compasión.
- c) *Peroración:* es la parte destinada a inclinar la voluntad del oyente suscitando sus afectos, recurriendo a aspectos éticos, provocando su compasión y su indignación para atraer la piedad del público y lograr su propósito.

2.8.4 Lenguaje sonoro:

El lenguaje sonoro es un sistema de comunicación, donde la transmisión del mensaje se realiza a través del sonido, los medios audiovisuales, el sonido tiene un poder innegable para dirigir la atención a una imagen y transformar la interpretación de ésta, para crear expectativas y recalcar una idea o emoción. Este lenguaje sonoro contiene funciones, las cuales son:

- a) Aporta realismo a la imagen.
- b) Logra fluidez narrativa, cambios de lugar y temporalidad.
- c) Puede afectar emocionalmente al espectador.
- d) Refuerza el significado de la imagen.
- e) Permite generar contrastes.

El lenguaje sonoro tiene muchos emisores, es decir, quien hace llegar el mensaje, ya que con cualquier objeto, se puede transmitir una onda sonora, la voz, la música y el ruido, son los emisores principales de este lenguaje. El lenguaje sonoro lo articulan 4 elementos:

- a) *La palabra, voz humana:* En el lenguaje sonoro es significativo el tono (connotación) que el significado de la palabra (denotación). Una buena voz comunicadora debe ser, dentro de lo posible: clara, diferenciada, bien timbrada y sobre todo inteligible.
- b) *La música:* Dentro de la expresión sonora, la música puede ejercer varios roles. Puede ser el propio objeto de la comunicación, puede reforzar otros mensajes y puede cumplir la función de los signos de puntuación. En la radio, por ejemplo son frecuentes las ráfagas, golpes musicales, etc. En función del papel que desempeña la música en el lenguaje sonoro, se puede encontrar tres tipos de música: objetiva, subjetiva, descriptiva.

b.1) Música objetiva. Es aquella música que tiene sentido propio, hace referencia a algo concreto, sin que exista la posibilidad de múltiples interpretaciones. Además, en sí misma, la música objetiva es un tipo de música que claramente denota su época, género musical, etc.

b.2) Música subjetiva: Es aquel tipo de música que refuerza su papel emotivo, expresión de sentimientos y estados de ánimo.

b.3) Música descriptiva: Es aquel tipo de música capaz de contextualizar, de situar al oyente en un ambiente concreto ya sea una época, país, región, naturaleza, interiores, etc. Se trata de dar una imagen sonora fría, ausente de sentimiento.

- c) *Los ruidos:* En el ámbito de la expresión sonora, se define como ruido todo sonido no deseado que interfiere en la comunicación entre las personas.
- d) *Los silencios:* Sirve de pausa reflexiva tras una comunicación, para ayudar a valorar el mensaje.

2.9 ¿QUÉ NOS DEJA ESTE CAPÍTULO?

Sintetizando, el capítulo permite analizar las manifestaciones socio-culturales que los seres humanos cotidianamente ejecutan. La cultura, a más de ser un conjunto de comportamientos o formas de producción, es una serie de universos simbólicos en permanente disputa, cambio y transformación. Geertz, se refiere a la cultura y a la sociedad como: *“la trama de significados en función de la cual los seres humanos interpretan su existencia y experiencia, así mismo como conducen sus acciones; la estructura social es la forma que asume la acción, la red de relaciones sociales realmente existentes. La cultura y la estructura social no son, entonces, sino diferentes abstracciones de los mismos fenómenos”*⁵⁸

El mundo de la interacción social y de la cultura, es el discurso de la vida donde se construye la identidad, en un sentido amplio hace referencia a la forma en que una persona o un grupo humano se diferencian de otro y otros. La identidad es un proceso que se edifica desde el discurso donde se disputan los sentidos que orientan, delimitan y configuran la relación con la colectividad.

Estos mecanismos socio-culturales permiten crear imaginarios, los cuales ofrecen una gráfica de la realidad, en todo espacio dentro de una ciudad, estos sistemas de representaciones sociales están constituidos por el símbolo, mitos, leyendas, imágenes, relatos y discursos que las identifican, la comprensión de cómo se va aprendiendo y construyendo individualmente, el graffiti por ejemplo busca entender la realidad, plantear actitudes y perspectivas en contra de los usuales esquemas de la conciencia social.

Así pues, los símbolos y señales poseen significados únicamente por un acuerdo social, y es que en la cotidianidad los individuos están inmersos entre diversos signos, señales y símbolos, que abarcan desde un gesto o una mirada, hasta los afiches publicitarios o los medios de comunicación social, como la televisión y la prensa, de esta manera los sujetos viven en un mundo de relación y comunicación.

⁵⁸ GEERTZ, Clifford, “Antropología Americana, vol. 59, 1957.

Esta relación y comunicación no solo se limita a estructuras simbólicas sino también a diálogos, discursos, lenguajes y formas de expresión que permitan dar un enfoque del mundo y del contexto donde las personas se desenvuelven, además la capacidad creadora del hombre; las jergas, frases, refranes, dialectos, entre otros, han sido métodos de consolidación, exposición y comunicación colectiva.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE URBANO DE QUITO

3.1 INTRODUCCIÓN

El capítulo resume el esquema de la ciudad de Quito y su movilidad. Como punto de partida se puede afirmar que la ciudad es el conjunto de actividades humanas que dan cuenta del mundo de la vida, se muestra como un sistema de signos definidos por su uso colectivo desde los cuales el individuo entiende y le da un significado al entorno; es una entidad social y un escenario de comunicación, donde se diversifican las prácticas cotidianas, y son los actores sociales quienes intervienen, en cierta medida a determinar su conformación, apropiación y uso.

Estas prácticas, formas, usos, implican apropiaciones del espacio, esto se puede identificar en el transporte como uno de los sectores populares urbanos más importantes en el convivir diario de las personas, este lugar transmite sentidos acerca de un proyecto social o una narrativa histórica de la ciudad, no tanto de cómo se vive o que se puede decir de la ciudad, sino más bien sobre la organización colectiva que se construyó.

El transporte urbano a más de ser una herramienta y un servicio para el desarrollo de las actividades sociales, es también un ejemplo de la existencia de un gran bagaje de elementos culturales propios de los ciudadanos de Quito, los cuales construyen imaginarios, lenguaje coloquial, etc., a través de una cotidianidad, la cual produce nuevos elementos de interés colectivo.

La movilidad en Quito es el indicador de la dinámica urbana, en la medida en que forma parte del conjunto de actividades indispensables y de servicios públicos que el ser humano ha determinado por consenso social, además refleja las condiciones socio-económicas y políticas de vida de Quito, cuando esta movilidad de la colectividad se dificulta, es la población entera la que se ve afectada por su funcionamiento y productividad. De este modo, todas las transformaciones urbanas están estrechamente relacionadas con los sistemas de movilidad y con las formas de producción del espacio.

3.2 LA CIUDAD DE QUITO

La ciudad siempre ha sido ese cúmulo de valores humanos, donde se hacían compatibles y complementarios, existe la norma y la libertad, la individualidad y la comunidad, la identidad y la diversidad, es decir, se produce una organización destinada fundamentalmente a maximizar la interacción y la integración social. Quito es ese lugar, ese espacio físico construido desde y para la dimensión de lo social, sitio del encuentro y del intercambio para el desarrollo de las actividades humanas, ha sido y es el soporte que da satisfacción a las necesidades del individuo, permitiendo el desarrollo de las capacidades humanas, mediante el acceso a la innovación, el conocimiento y la diversidad, por tanto, el acceso inmediato a los otros, a lo diferente.

La ciudad es compleja, pero sólo será vivible, habitable si las interacciones entre los sujetos implican procesos de negociación, de consenso. Supone de manifiesto la diferencia, pero sólo llegará a ser un valor humano, cuando conduzca a la alteridad que es el reconocimiento, aceptación del otro y a lo distinto; la urbe simboliza, expresa la igualdad pero ello no será posible sin la solidaridad o la sociabilidad; la metrópolis sólo será tal si procura la organización de la convivencia, si es capaz de representar el desarrollo de la responsabilidad social y del sujeto.

De este modo la ciudad, es un sistema vivo que tiene su propia dinámica de funcionamiento, para responder de mejor manera a los requerimientos de sus habitantes, a la organización del crecimiento y expansión, finalmente a los procesos políticos, económicos y socio-culturales; de esta manera se presenta como un sistema complejo, como un sistema estructurado que cumple las condiciones que Soto⁵⁹ define a continuación:

- a) *Organización de la variedad*: La ciudad es un cúmulo de variedad, de individuos, de funciones, de estructuras, y cada cual ocupa y cumple un lugar, un rol determinado.
- b) *Auto-regulación*: Se mantiene un cierto equilibrio entre el orden y el desorden, entre los grados de libertad de los individuos y los sistemas de coacción social.

⁵⁹ SOTO, González, Mario; “Edgar Morín; Complejidad y sujeto humano”; tesis doctoral, Valladolid, Mayo de 1999. pág. 251

- c) *Multiestasis*: Los estados de la ciudad son diversos y los niveles también, en función de los espacios que se analicen, sean el espacio productivo, el circulatorio, el de la habitabilidad, etc.
- d) *Equifinalidad*: El mantenimiento de la estructura urbana y sus funciones es el producto del que hacer de los individuos que la conforman y las regulaciones que los relacionan entre sí.
- e) *Multifinalidad*: Cada individuo tiene sus propios objetivos pero a la vez la suma de éstos genera el meta objetivo de generar y mantener la estructura urbana.
- f) *Aptitud para el desarrollo o la evolución*: las ciudades crecen y se desarrollan, evolucionan y cambian en el tiempo los elementos que la conforman y el medio urbano, asimila estos elementos evolutivos que la sociedad genera a través de la ciencia y la tecnología.

Esta pluralidad de prácticas existentes, hace coherente la convivencia colectiva, y también al mundo de significaciones e imaginarios que dan lugar a la consistencia y sentido de una comunidad humana determinada. Augé se refiere a los lugares, “*la ciudad, como espacios relacionales e históricos trabajados y simbolizados por el hombre, de los que se extrae la identidad individual y colectiva*”⁶⁰

Por otra parte, se debe mencionar que la ciudad se ha convertido también en el campo de batalla de las nuevas guerras contemporáneas. Aunque los efectos que dichos espacios generan no son todos positivos. Entre ellos se cita:

- a) *La reestructuración de la economía metropolitana*; Las economías urbanas han sufrido una significativa reestructuración industrial durante las últimas cuatro décadas, perdiendo trabajos relacionados con las manufacturas y ganándolos en el sector de servicios. Estos procesos han hecho cambiar los patrones espaciales de la región, dirigiendo las oportunidades de empleo industrial hacia la periferia de dichas áreas y a la vez incrementando los desequilibrios en los ingresos de las industrias.

⁶⁰ AUGÉ, Marc; “Los no lugares, espacios del anonimato, una antropología de la sobre modernidad”, 1996, Editorial Gedisa, Barcelona.

- b) *La globalización del espacio urbano*; La globalización ha contribuido a la reestructuración industrial ofreciendo oportunidades a las industrias para abandonar la ciudad. Pero todo ello, también ha incrementado las conexiones e interacciones entre los procesos de producción, consumo e inversión de las ciudades y países. Como resultado las áreas metropolitanas son parte de la nueva geografía del poder.
- c) *La reestructuración de la forma urbana*; Las áreas metropolitanas se han expandido hacia las ciudades vecinas más alejadas y hacia los asentamientos de la periferia, cambiando el carácter social y económico de las zonas centrales.
- d) *La aparición de la ciudad fractal*; Patrones de diferencias sociales y económicas, identidades y desigualdades son reproducidas en muchas comunidades que pasan a formar parte del área metropolitana.
- e) *Violencia y conflictos en los espacios metropolitanos*; Estos nuevos y cambiantes patrones de desajustes y desigualdades han hecho crecer la violencia y el crimen, que generan un incremento de prisiones urbanas, aislamiento de comunidades y muchos esfuerzos para proveer seguridad en un ambiente metropolitano peligroso.
- f) *Ciudades virtuales e imaginación urbana*; Estos cambios han provocado intensas discusiones sobre el impacto de la tecnología en las formas de vida metropolitanas y en las conductas sociales, atrapadas en espacios virtuales y juegos de ordenador.

La idea que los habitantes tienen de la ciudad se nutre de las representaciones sociales elaboradas por los medios de comunicación y por sus propias experiencias cotidianas. En este sentido, se puede decir que los ciudadanos, leen la ciudad como primer referente de su experiencia existencial y a la vez, incrementan o eliminan sus percepciones y vivencias con las lecturas que vienen propuestas o impuestas por parte de los medios de difusión masiva y la publicidad.

3.3 QUITO Y SU EVOLUCIÓN

Quito, tiene una población de 1.4 millones de habitantes, localizada a 2.800 metros sobre el nivel del mar. Es la segunda ciudad más grande y poblada del Ecuador, y cabecera cantonal del Distrito Metropolitano de Quito.

*Se funda el 6 de diciembre de 1534 por Sebastián de Benalcázar bajo el nombre de San Francisco de Quito, sobre la Capital Incaica que a su vez había sido construida sobre la vieja sede del Reino de Quito, es decir en el sitio mismo donde anteriormente se hallaban los aposentos de Atahualpa.*⁶¹

La ciudad es única por su topografía, cultura, urbanismo, y su gran variedad de manifestaciones culturales, subculturales, festividades, etc. Los interiores de los templos y conventos son verdaderos museos en los cuales se puede ver piezas maestras de la Escuela Quiteña de escultura y tallados de madera, que ha hecho que Quito sea declarada por la UNESCO en 1978, Patrimonio de la Humanidad.

*Quito es una ciudad larga y estrecha, en medio de dos sistemas montañosos; se estira unos 80 kilómetros de largo por sólo cinco de ancho*⁶². Por eso es fácil identificar la zona central (donde está el Centro Histórico), el sur (donde habita la mayor población capitalina) y el norte (donde se encuentra servicios para el turismo en general: aeropuerto, centros comerciales, el barrio La Mariscal, entre otros). De ahí que no es difícil identificar y usar las rutas principales del transporte público, que van de sur a norte o viceversa y todas pasan por, o cerca, del Centro Histórico. Así, la ciudad está conformada de la siguiente manera:

- a) *El centro*⁶³; Suele ser la parte más antigua y activa, además de concentrar los principales monumentos e hitos culturales como cines, teatros, museos, etc. y la actividad económica más dinámica. de esta manera recibe el nombre de casco antiguo o centro histórico. El centro atrae a la población de toda la ciudad y de su área de influencia. Por este motivo, se encuentra muy bien comunicado y presenta un elevado tráfico de vehículos y de personas, que suelen congestionar la zona.

⁶¹ SALVADOR LARA, Jorge; Historia de Quito, “Luz de América”; 2009 Quito-Ecuador, 479 págs., ISBN 9978-36-618-0

⁶² GÓMEZ, Nelson; “Pasado y presente de la ciudad de Quito”. Quito: Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ). 1997, ISBN: 978-9978-89-023-3; Editorial: EDIGUIAS C. LTDA.

⁶³ VALLEJO, René; “Quito: capitalidad y centralidades”; Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, pp. 47-54 © OLACCHI • ISSN: 1390-4361, pág. 49

En este sector céntrico se encuentra el asentamiento del comercio minorista más selecto, las sedes de las grandes empresas, los departamentos de las administraciones públicas y los más concurridos locales destinados a cultura.

En Quito persiste aún un importante uso residencial en este sector, la mayor parte de las viviendas están ocupadas por población marginal de escasos recursos económicos y de avanzada edad.

- b) *Las zonas residenciales*⁶⁴; En estas áreas, las viviendas ocupan la mayor parte del suelo urbano. Su distribución zonal responde a las posibilidades económicas de los habitantes. Las clases acomodadas habitan en los lugares con los mejores servicios de transporte, comercio, zonas verdes, etc. Disponen de medios económicos para decidir dónde fijan su residencia, en barrios elegantes del centro monumental o en urbanizaciones situadas en las afueras de la ciudad.

Las clases menos adineradas habitan en viviendas modestas del centro de la ciudad o en lugares residenciales construidos en la periferia, masificados y que presentan carencia de equipamiento e infraestructura.

- c) *Las zonas industrial y comercial*⁶⁵; Tradicionalmente, las industrias se situaban en el centro. En los últimos tiempos, las grandes industrias se han trasladado a lugares de la periferia debido a dos causas: en primer lugar, la ley para evitar la contaminación y, en segundo lugar, la elevación de los precios del suelo urbano, que expulsa fuera de la ciudad las actividades que necesitan gran espacio para su desarrollo. Estos espacios industriales se localizan junto a las vías de transporte.

Por otro lado, las pequeñas industrias no contaminantes, se encuentran repartidas por la urbe. El pequeño comercio se distribuye por los barrios residenciales, mientras que el comercio especializado y de mayor calidad se agrupa en las áreas céntricas, en los últimos tiempos, se han creado grandes centros comerciales y de recreación.

⁶⁴ VALLEJO, René; “Quito: capitalidad y centralidades”; Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, pp. 47-54 © OLACCHI • ISSN: 1390-4361, pág. 53

⁶⁵ VALLEJO, René; “Quito: capitalidad y centralidades”; Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, pp. 47-54 © OLACCHI • ISSN: 1390-4361, pág. 60

De este modo se configura Quito como uno de los espacios de relación, conflictividad, dinamismo, socialización, etc. Y el transporte urbano como un componente potencial de desarrollo de actividades y servicios.

3.3.1 Quito y su transporte:

Quito va creciendo incontrolablemente, tanto por extensión como por cantidad de personas, por tanto, el sistema de transporte implementa nuevas alternativas de movilidad así se presenta, el transporte urbano tradicional, la ecovía, el trole bus, el metro bus y en un futuro no muy lejano el proyecto de transporte Metro de Quito, que mantendrá su curso bajo la ciudad.

En Quito, el transporte urbano ha adquirido nuevos esquemas de presentación, mantienen una planificación, organización de las rutas y de los tiempos que deben cumplir ubicando relojes en lugares estratégicos para mantener el control de las líneas en circulación, o a su vez personas encargadas de informar la movilidad de las líneas, además se ha implementado el componente de cooperativa o empresa, para dar una nueva y renovada imagen a choferes y cobradores, utilizan uniformes con colores llamativos y el logo respectivo, a su vez ciertas cooperativas han eliminado a los controladores, nombre que tradicionalmente se les ha otorgado a jóvenes que cobran el pasaje y vociferan las rutas, ahora chicas azafatas están encargadas de este trabajo.

Estas empresas y cooperativas son las únicas que están autorizadas a prestar el servicio de transporte colectivo, son dueños de las rutas pero, paradójicamente, no poseen vehículos, estos pertenecen a propietarios privados independientes, quienes están obligados a afiliar sus autobuses a una empresa determinada para prestar sus servicios. Así, los conductores prolongan al máximo las jornadas laborales, reducen los días de descanso y diariamente salen para garantizar un ingreso elevado, además muchos de ellos no tiene un contrato, ni prestaciones sociales. Cabe recalcar que el servicio de transportación es bastante barato \$ 0.25 ctv., pero si va a lugares más apartados de la ciudad varía entre lo \$ 0.30 hasta \$ 0.40 centavos de dólar.

Por otra parte, si bien se han creado empresas para mejorar la calidad del servicio, en la práctica es distinto, ya que no cumplen con los recorridos ni con las paradas, en realidad no es el resultado de los bajos sueldos, ni de la falta de educación, ni de las

características socio-económicas y culturales de los conductores, como se menciona con frecuencia, más bien los conductores ponen el tiempo, las paradas y la ruta que van a seguir, ellos han convertido las calles en verdaderos desafíos de carreras, por ende es imposible tener una visión empresarial de prestación pública. Más adelante se explicará a detalle los circuitos de movilidad propios de la ciudad de Quito.

3.4 HISTORIA DEL TRANSPORTE URBANO EN QUITO Y SUS CONFLICTOS

En esta parte se hace una especie de sistematización de la historia del transporte público, sus conflictos, actores, y la producción sociocultural que se dan dentro del mismo, El propósito es contar con una base sólida para el análisis de varios elementos que se plantea la presente investigación.

3.4.1 Contexto histórico

El transporte se empezó a desarrollar en el siglo XX. Bajo el nombre de una agencia denominada “La Veloz” la cual inició sus recorridos en 1906; antes de ello existieron una especie de empresas de carruajes que daban servicio a los ciudadanos quiteños de la época. En 1914 se instaló el servicio de Tranvías, desarrollado y operado por la empresa extranjera Tranway Company⁶⁶; de esta manera los tranvías quiteños operarían hasta 1946, caracterizados particularmente por el buen trato a los usuarios, considerando que en ese entonces no existía la congestión del tráfico actual de una metrópoli. En 1947, se conformó la primera empresa municipal de transporte, sin mayor éxito, de tal manera que empresas privadas tomarían forma para el desarrollo de la movilidad, pero este proceso de cambio no estaría bien encaminado ya que: *“la desaparición del tranvía a mediados del siglo XX marcó el comienzo de lo que pronto se convertiría en “el problema del transporte en Quito”, cuando la provisión del servicio pasó a manos privadas que utilizaban formas cada vez menos eficientes de gestión”*⁶⁷

(Ver anexo No. 4)

⁶⁶VÁSCONEZ, Mario 1997 Breve Historia de los Servicios en la Ciudad de Quito. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad, Municipio Metropolitano de Quito. Página 25

⁶⁷ CHAUVIN, Juan Pablo; “Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito” Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 64

En 1949 se conforma la primera cooperativa de transporte urbano, junto al primer sindicato de choferes profesionales, “*con Bases de pacto implícito entre los choferes y el gobierno*”.⁶⁸ Para el año 1963 se dicta la primera ley de tránsito terrestre, con lo cual se cambiaría de forma definitiva la operación de la organización del transporte, quedando ya no en las manos del municipio sino de muchas organizaciones, con lo cual se crea la Junta General de Tránsito y la Dirección General de Tránsito para regular y controlar el transporte a escala nacional, junto al Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, CNTTT que sería creado en 1966. En el transcurso de los 60 y 70 con todos estos nuevos procesos se da en las palabras de Alejandro Moreno, “un sistema de transporte público basado en el pequeño propietario, que seguía una lógica de supervivencia y no de acumulación, gracias a que se alargaba la vida de los buses, pues *las tarifas eran fijas y no permitían financiar la renovación, y el monopolio, no de la propiedad sino del acceso al servicio*”⁶⁹

El problema se tornaría mucho mayor durante la década de los 70, el modo de manejo del transporte junto al aumento de tarifas, por presiones de choferes en 1977, llevó a la denominada “guerra de los 4 reales”, uno de los primeros conflictos importantes relacionados con el transporte urbano en el país. Cabe mencionar que, para estos años e incluso hasta la década siguiente, el transporte colectivo urbano se realizaba con pequeños vehículos básicamente de dos tipos: “*el Popular conocido como ‘paperos’ que son las actuales ‘chivas’ y los colectivos que tienen el motor en la parte delantera del vehículo, fuera del cuerpo principal, conocidos como ‘trompudos’*”⁷⁰.

Para inicios de los años 80 la crisis del transporte urbano empezaría a tornarse grave, debido al aumento de habitantes y consigo el incremento de automóviles, esto sumando a los conflictos de años pasados, que ya mostraba el caos del futuro. Ante esta problemática, el manejo del municipio en el transporte público volvería a escena, “*con la*

⁶⁸VÁSCONEZ, Mario 1997 Breve Historia de los Servicios en la Ciudad de Quito. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad, Municipio Metropolitano de Quito. Página 26

⁶⁹MOREANO, Alejandro; “La Batalla del Trole”, en *Diario Hoy*. Quito: 22/03/1996.

⁷⁰VILLENA, Francisco “*Bus Urbano Tipo*”, *Memorias del Transporte*. La historia de un Cambio. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2000 pág. 16

*administración de Álvaro Pérez, cuando se creó la Empresa Municipal de Transportes que empezó a operar con buses de 2 pisos y buses articulados, que brindaban un servicio dirigido sobre todo a los turistas, y fue posteriormente ampliando su servicio”*⁷¹

De esta manera, se desarrollaba el contexto del transporte público, para el fin de la década en 1988, bajo el mando de Rodrigo Paz como alcalde, los pocos esfuerzos por mejorar la movilidad no rendían sus frutos, lo que se destaca es que se empezaba hablar de cambios radicales en la movilidad de los quiteños.

A inicios de la década de 1990, el transporte urbano en Quito se regía por la Ley de Tránsito vigente para todo el país. Entonces, la máxima autoridad en cuanto a planificación y gestión era el Consejo Provincial de Tránsito, que a su vez era una división del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT). Al no existir una autoridad local independiente, los conflictos en torno al servicio de transporte público que tenían lugar en Quito, generalmente se referían a problemas comunes a todo el país, y no a los estrictamente locales.

3.4.2 El Trole Bus.

Para el año 1992 bajo la alcaldía de Rodrigo Paz, y a vísperas de campañas políticas, los estudios que daban arrojaban al trole como la mejor opción para ser ejecutado, ya que el problema de ese entonces para Fernando Carrión era: *“La movilidad de la población de Quito, la cual ya superó la barrera cabalística de millón de viajes diarios. Así, mientras el 80% de la población de Quito se traslada a través de 39 cooperativas de buses, que controlan 75 líneas y 2100 buses, solo el 20% de los habitantes lo hace a través de más de 120.000 vehículos privados”*.⁷² Debido a esto el parque automotor particular en la movilidad ocupaba un 80% de las vías, el trole por su parte buscaba dar mayor movilidad a los ciudadanos que se transportan por medios urbanos. **(Ver anexo No. 4)**

Para julio de 1994 en la alcaldía de Jamil Mahuad se consolida el proyecto del trolebús, luego de contar con la autorización formal del Concejo Metropolitano con el informe favorable de la Contraloría General del Estado, y tras a ver pasado por fuertes críticas, sobre todo, de sectores opuestos a la alcaldía, así como también por los

⁷¹ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 65

⁷² CARRIÓN, Fernando *“El Trolebús en Quito”*, en Diario Hoy. Quito: 12/01/1994.

reclamos de la Federación Nacional de Transportistas Urbanos, FENATU, que no veían con buenos ojos la instalación del trole bus en la capital, aduciendo que el trole bus no era la solución al transporte urbano en Quito; el proyecto del trole bus era una realidad. Hasta su fecha de inauguración: *El domingo 17 de diciembre de 1995 se inauguró el servicio del Trolebús. Luego de sendas ceremonias que contaron con la presencia del Presidente de la República y muchas otras autoridades, el alcalde realizó el recorrido inaugural que lo llevó en 30 minutos de la estación de “La Y” hasta la de “El Recreo”*,⁷³ actualmente dicha ruta se extiende hasta el nuevo “Terminal Quitumbe”.

3.4.3 Conflictos Del Trolebús Y Cooperativas De Transporte

El trole bus trajo consigo nuevos cambios, uno de ellos era direccionado a los buses que cumplían rutas específicas dentro de la ciudad, y es que en la alcaldía de Jamil Mahuad se dictaminó que aquellos buses que pasen de 20 años de vida tendrían que salir de circulación, lo que causó malestar en el gremio de transportistas, debido a esto: *“el viernes 15 de marzo, de manera sorpresiva, alrededor de 1500 buses entraron en el centro de Quito y literalmente lo cercaron, bloqueando las calles de acceso con sus unidades”*⁷⁴; el conflicto generado por la nueva instalación del trole bus tendría repercusión en los medios y, más en la ciudadanía ya que muchos de los buses no cumplieron sus rutas, cuando el paro se extendió por más de 4 días y en varios puntos de la ciudad, como se narra en muchos de los periódicos de ese momento, el foco crítico “los túneles”, los cuales conectan el sur con el centro-norte de la capital, hasta la actualidad.

La medida de los transportistas buscaría extenderse en toda la ciudad y a nivel nacional, pero en este punto se evidencia la división del gremio cuando varias importantes empresas y cooperativas del norte de Quito (CA-TAR, San Carlos, Transporsel y Águila Dorada), así como la Asociación de Transportistas del Sur de Quito anunciaron que no plegarían a la paralización convocada por la FENATU.

⁷³ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 50

⁷⁴ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 56

Es así que el 21 de marzo 7 días después de la paralización el gobierno en ese entonces Sixto Durán-Ballén, junto a la alcaldía daría una solución para que las unidades y sus dueños que quedaron fuera de circulación puedan adquirir nuevos buses. De esta manera *“los 1.106 buses de más de 20 años dejaron de circular en Quito, y el proyecto Trolebús pudo funcionar a cabalidad. El 21 de abril se inauguró la tercera etapa del sistema, con lo que el servicio completó la totalidad de la ruta planificada”*⁷⁵

3.4.4 Nuevas Unidades de Transporte: Bus Tipo, Ecovía, Metrobus

Para septiembre de 1998, después de un largo período en la alcaldía de Jamil Mahuad, el transporte se venía denominando como popular, ejecutivo y selectivo, de acuerdo al tipo de servicio que brindaban y al tipo de unidad que recorría por las calles, cada uno de ellos de color celeste, rojo, y azul, respectivamente. Para este entonces el nuevo alcalde de Quito Roque Sevilla, lanzaría un nuevo proyecto denominado el **bus tipo**, de color azul que ya no remplazaría a las unidades sino que se modificaba el servicio en la ciudad, estos buses tenían la capacidad de llevar más gente sobre todo parados, este proyecto contaba con la participación de representantes de distintas organizaciones de la sociedad civil vinculadas con el tema, incluyendo a las federaciones de transportistas, y cumplían con las normas de la Environmental Protection Agency – EPA. Esta medida fue implementada y se mantuvo durante los años posteriores, y actualmente la mayor parte de autobuses que circulan en Quito son “buses-tipo”.

Pero el proyecto pionero en ejecutar de este período sería la Ecovía que *“Consistía en un carril exclusivo, similar al del Trolebús, por el que circularían buses “ecológicos” (con emisiones de baja opacidad) a lo largo de 8,5 kilómetros en la avenida 6 de diciembre”*⁷⁶. La opinión pública tenía sus dudas sobre la viabilidad de dicho proyecto, ya que como en el trole bus se dieron varios conflictos, se pensaba que con la Ecovía se daría lo mismo. Esto no ocurrió debido a que se conformó la empresa privada

⁷⁵ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 61

⁷⁶ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 69

TRANASOC, integrada por ocho operadoras que funcionaban en la avenida 6 de diciembre, a quienes la municipalidad otorgó la concesión de la operación de la Ecovía. La alcaldía pasaría a manos de Paco Moncayo, las críticas se hacían presentes al no ejecutar el proyecto, una de las razones principales la falta de recursos económicos, debido a la crisis de 1999, pero el proyecto emprendería después de superar estas trabas, el 22 de marzo del 2003, después de que el municipio adquirió los buses en noviembre del 2002. Actualmente, el sistema integrado del Ecovía realiza sus recorridos desde la estación Río Coca, hasta el sur al terminal Quitumbe, en ambas estaciones, norte y sur, se puede hacer transbordo al trole, y a integrados “bus tipo” que se desplazan a distintos barrios tanto del norte como del sur de la ciudad.

Entre los proyectos del periodo de Moncayo estaba la construcción la de un nuevo corredor de transporte a lo largo de la Avenida América, el cual tendría como nombre **“metrobus”**, una similar característica de construcción, equipamiento y desarrollo que Ecovía, no obstante; *“la concesión de Operación del servicio fue otorgada a varias de las empresas y cooperativas que operaban tradicionalmente en esa ruta, y que adquirieron directamente los nuevos buses articulados, el servicio se abrió al público el 27 de noviembre de 2004”*⁷⁷; sin mayor trabas ni conflictos como sucedido con el trole y la Ecovía.

3.4.5 Contexto Actual: Pico Y Placa; Corredor Sur Oriental (Túneles)

Ya en el contexto actual y ante el aumento no solo de la población sino también del parque automotor, la municipalidad ha buscado las maneras de solucionar el tráfico de la ciudad, se han establecido alternativas que se mantienen vigentes como las denominadas, contra flujo; pico y placa. **(Ver anexo No. 4)**

Ante la estrecha infraestructura vial que posee la ciudad de Quito el municipio en el año 2007 implemento el **contraflujo**, en varios puntos de la capital, los cuales poseían focos de embotellamiento en las horas pico; el contra flujo es *“una medida de tráfico que permite a los vehículos livianos utilizar un carril del sentido contrario, de modo que*

⁷⁷ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 76

*existe tres carriles en un sentido (sea norte - sur o sur - norte) y un solo carril en el sentido opuesto, durante el horario establecido para el contraflujo. Esta modalidad de circulación es aplicable solamente para transporte liviano, y en los tramos indicados en cada calle o avenida ”*⁷⁸. Esta medida ayudaría a que los carros tanto de servicio urbano como particulares circulen con mayor facilidad, no obstante el parque automotor necesitaba de diferentes alternativas.

Para años posteriores ya en la alcaldía de Augusto Barrera nuevas posibles soluciones se mencionaban en el cabildo, una de ellas era el **pico y placa** un sistema que *“prohibiría la salida de los vehículos particulares de acuerdo al último número de la placa del vehículo, no se podrá circular en un determinado día de la semana, y en horarios de horas pico ”*⁷⁹, medida que entró en funcionamiento en mayo del 2010 y aún sigue vigente.

Estas medidas dieron una leve mejoría, ya que como se mencionó anteriormente el parque automotor de Quito ha crecido alarmantemente; tal como muestran las cifras del diario hoy: *“El porcentaje de incremento del parque automotor se ha elevado en los dos últimos años. Desde 1995 hasta 1999 se registró un crecimiento anual del 6%, mientras que desde 2000 el porcentaje se ubica en 10% cada año. Actualmente, en Quito circulan 300 000 vehículos (uno por cada cinco personas), de los cuales el 94% corresponde a transporte liviano particular ”*⁸⁰

Para junio del 2012 en el sur de Quito en calles y avenidas que unen el sur con el norte de la capital a través de los túneles, se implementaría el corredor sur occidental, ante una previa construcción de carriles exclusivos como los tienen el trole y la Ecovía; con la diferencia que el servicio estaría a cargo de las unidades que cumplían las rutas respectivas. Este corredor sur occidental posee 272 unidades y 100 buses que no operan en el corredor, la implementación de este nuevo sistema de transporte causaría un caos en la ciudadanía, como titulan algunos medios de la prensa escrita; *“caos en el primer*

⁷⁸ <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/atencion-con-los-contraflujos-264209.html>, Quito, 15 julio 2012

⁷⁹ <http://www.eluniverso.com/2010/05/03/1/1447/desde-hoy-rige-pico-placa-vias-quitenas.html>

⁸⁰ <http://www.hoy.com.ec/suplemen/blan188/byn.htm>

día de operaciones en el corredor sur occidental”⁸¹. Las autoridades esperan que esta nueva implementación sea la solución definitiva a la movilidad, pero como se muestra en todo este proceso, el caos vehicular necesita de medidas radicales ya que es un problema que lleva décadas de conflictividad.

3.5 HISTORIA DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE URBANO DISUTRAN S.A.

La empresa de transporte urbano distrito del sur (DISUTRAN) S.A., como lo manifestó el gerente de la empresa Hernán Zambrano *“nace como cooperativa desde 1972, bajo el nombre de “Cooperativa 1 de mayo” en honor al día del trabajador”*⁸², conforme el paso del tiempo, la modernización, y la necesidad de transportación, la cooperativa después de varios años emprende rumbo al servicio de la población del Sur de Quito a través de la transportación urbana.

Como empresa del sur de Quito, junto a la evolución de la ciudad metropolitana toma el nombre del distrito del sur de la capital, es así que desde junio del año 2003 empezarían los recorridos bajo el nuevo nombre de Disutran S.A., con recorridos sentidos sur-norte y viceversa, en aquel entonces desde Solanda hasta la Universidad Central, actualmente los recorridos se han ampliado desde Quitumbe hasta la U.C.E. y por el lado occidental al parque Itchimbia sector El Dorado, con un número de 80 unidades.

Las unidades a inicios del 2010 en un 85% eran carros ejecutivos, con el paso del tiempo han ido cambiando por los nuevos carros especiales de color azul, los cuales en la actualidad pertenecen al nuevo corredor occidental. El cálculo oficial de la empresa de pasajeros que hacen uso de este servicio, es de 700 a 8000 pasajeros por cada bus en un día.

El logo de la empresa está conformado por colores vivos amarillo, tomate, rojo, que según su gerente son matices intensos en actividad, que reflejan la visión del futuro de esta organización y que les impulsa seguir adelante.

⁸¹<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/caos-en-el-primer-dia-de-operaciones-en-el-corredor-sur-occidental>
546596.html

⁸²ZAMBRANO, Hernán; Ecuatoriano, Quiteño, Gerente de la Cooperativa Disutran S.A.; entrevista realizada el 15 de Agosto del 2012.

La empresa de transporte urbano Disutran S.A., también consta de grupos, como se analizó en la sección de actores en la tesis, según Zambrano *“la cooperativa está conformada por los accionistas y el personal de operación”*⁸³; los accionistas son los que están relacionados de forma directa con la empresa y son los encargados de contratar a los conductores, controladores o azafatas. El personal de operación no está relacionado de forma directa con la empresa, pero se adaptan a las leyes y políticas de la cooperativa; constituye alrededor de 120 conductores cifra que puede subir, ya que también existen conductores eventuales, y con 100 oficiales (controladores) o azafatas.

Zambrano manifestó que *“desde el año 2003 hasta la actualidad han luchado por brindar un servicio de calidad, la prestación es para todo tipo de personas y estrato social”*⁸⁴; que si bien es cierto la negativa reputación que les precede a los transportistas, la política de la empresa es mejorar y depurar a los malos elementos de la que alimentaban esa mala fama; y que la sociedad debe comprender que estar sentado al frente de un volante por más de 10 horas convierte en un trabajo de alto estrés y tensión, pero que a pesar de eso la cooperativa busca mejorar día a día.

3.6 ACTORES DEL TRANSPORTE URBANO

Parte fundamental del desarrollo sociocultural dentro del contexto del transporte urbano de Quito son los actores que forman parte de un recorrido determinado, los principales son; el usuario, el chofer o busero, y el controlador o ayudante.

- a) *Usuarios/pasajeros*: es evidente que el concepto de usuario responde al individuo que hace uso del servicio del transporte urbano, cancelando su respectiva tarifa, compartiendo con otros, un determinado recorrido diariamente o aleatoriamente. El usuario o pasajero en sí es un grupo social no representado, ya que al ser un grupo no compacto debido a la dinámica del transporte, no tienen una especie de gremio que los represente como lo tienen los otros actores, es así que *“los estudiantes, grupos sociales, sindicatos incluso directivas barriales han sido en cierta forma los voceros oficiales para reclamar ante*

⁸³ZAMBRANO, Hernán; Ecuatoriano, Quiteño, Gerente de la Cooperativa Disutran S.A.; entrevista realizada el 15 de Agosto del 2012..

⁸⁴ZAMBRANO, Hernán; Ecuatoriano, Quiteño, Gerente de la Cooperativa Disutran S.A.; entrevista realizada el 15 de Agosto del 2012.

algún suceso, en la mayoría de los casos el reclamo por un incremento de pasaje.”⁸⁵

Las unidades de transporte urbano brindan su servicio a una gran variedad de usuarios de la capital, desde niños, jóvenes, adultos, hasta personas de la tercera edad, a simple vista se pueden identificar los roles de las personas que hacen uso de este medio de movilidad, el ejemplo más evidente son los estudiantes de los colegios. De igual manera, aquí se aplica un punto fundamental del presente texto de análisis y es el de los *imaginarios sociales*, producidos por los pasajeros a través de la vestimenta, como el traje de terno y corbata, los uniformes militares, médicos, la vestimenta revela ciertas actividades de trabajo, como un mandil de cocina.

- b) *Choferes, Buseros, o conductores*: A diferencia de los usuarios este grupo está muy bien consolidado, no solo posee un gremio de transportistas, sino que también están organizados en cooperativas y compañías de transporte colectivo, los que están a cargo de proveer el servicio de transporte urbano en Quito, que hasta mediados del siglo XX estaban delegados de todo el sistema de transporte, pero luego pasaría a manos del municipio.

Dentro de este grupo se encuentran las personas que en algún momento fueron choferes y pasaron a ser empresarios de las unidades, es decir que son dueños de las unidades y los que manejan son dos hasta tres personas, las cuales se hacen cargo de la unidad y cumplen un cierto horario, de esta manera: *“En la ciudad de Quito, la mayoría de transportistas son choferes que trabajan al diario para cubrir la “caja”* o “destajo”*; y que bajo estas modalidades violentan la conducción, ya que deben cubrir el porcentaje de entrega al propietario, y obtener lo máximo de ganancia”*.⁸⁶

⁸⁵ CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007 pág. 136

⁸⁶ MOLINA; Luis; *“La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito”*; Universidad Andina Simón Bolívar, 2004, pág. 64

* caja.- cantidad de dinero básico que entrega al propietario de la unidad, durante la jornada de trabajo.

* destajo.- actividad económica por medio de la cual, el busero se hace responsable de la unidad; cubre los gastos de operación y entrega una parte o porcentaje, diario, semanal o mensual; previo acuerdo.

En los entramados sociales de los choferes y los imaginarios que se producen alrededor de estos actores, así como la opinión pública los ha catalogado de varias maneras peyorativas, haciendo de menos a su profesión, recordemos las expresiones de Bernardo Abad “Abuseros”, sumado a que los constantes accidentes por la impericia de los choferes ha hecho que la sociedad o usuarios no lleve una buena relación con los conductores, este tipo de imaginarios sociales ha disminuido, en servicios como el trolebús, o ecovía, ya que ahí la manera de manejo y operación de las unidades es distinta, y no como los choferes de cooperativas individuales ven en la velocidad su modo de vida económica, ya que para ellos a más velocidad más pasajeros por lo tanto más dinero. A esto, el servicio que se brinda y sobretodo el trato, con unidades deterioradas y gritos, como “baje rápido, siga para atrás, etc.”, hacen de la relación usuarios-choferes un trato conflictivo.

Un dato muy importante de este grupo es que el nivel educativo de los choferes profesionales es limitado, un ciclo básico y bachillerato son en la mayoría de los casos el principal título, de ahí pequeños cursos como mecánica, electricidad o computación, por lo tanto: “El “*capital escolar*” de los “*profesionales del transporte*”, es muy deficitario.”⁸⁷; esto, debido a muchas causas, desde su origen social y formación del hogar; hasta su propia formación individual.

- c) *Ayudantes o Controladores, Azafatas*: La labor de este grupo como su nombre lo indica es de ayudar al chofer en el recorrido que realiza, receptando el valor de la tarifa de cada pasajero, así como también se convierte en anunciante de la ruta, y se percata del espacio que hay en la unidad.

En el estudio de *Luis Molina “La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito”*, muestra una realidad diferente de ayudantes o controladores en el norte y sur de la ciudad, debido a que en las unidades estudiadas que cumplen su trayecto en dirección sur a norte la presencia masculina es la que predomina,

⁸⁷ MOLINA; Luis; “*La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito*”; Universidad Andina Simón Bolívar, 2004, pág. 127

mientras tanto en algunas cooperativas del norte si existe y en buen numero la presencia femenina en las cooperativas, las cuales son denominadas azafatas. Así detalla Molina: *“Con respecto al Sexo, existe un predominio absoluto de hombres 100%. Este dato puede aportar para entender comportamientos: machistas, patriarcales, falocéntricos, etc. Y la inclinación hacia ciertas actitudes y comportamientos atribuidos “a los hombres”. Las actividades asignadas a las mujeres (en la compañía Catar, del norte) es el trabajo de azafatas o “ayudantes”. En las compañías del sur, (analizadas); no existe la presencia de la mujer.”*⁸⁸

Los controladores al igual que los choferes en el imaginario social son un tanto rechazados, sobre todo los del género masculino, ya que en el vocablo popular de los usuarios, los tratan de abusivos, groseros o patanes.

3.7 PRODUCCIÓN CULTURAL Y SIMBÓLICA DEL TRANSPORTE URBANO

Se puntualiza que la cultura no posee un concepto único y exclusivo, ya que cambia desde la disciplina que se aborde, pero también por el tiempo y espacio. La cultura siempre ha existido, pero no es una realidad estática, por el contrario, es cambiante, dinámica, en constante transformación. Martín Barbero al referirse a la cultura afirma: *“la cultura es la dimensión expresiva y creativa de la vida cotidiana. En la cultura se modelan y adquieren sentido los comportamientos, los hábitos, las costumbres y las inercias”*⁸⁹

Cuando se habla de productos culturales, éste responde a lógicas de producción y reproducción de sentidos; están constituidos por insumos simbólicos y adquieren sentido en la medida que responden a las expectativas y las posibilidades de identificarse que tienen los individuos. Por ejemplo, la bandera, el himno o escudo nacional son símbolos que se registran como cívicos o patrios, además obtienen validez en la medida en que los

⁸⁸ MOLINA; Luis; *“La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito”*; Universidad Andina Simón Bolívar, 2004, pág. 126

⁸⁹ MARTÍN BARBERO, Jesús; *“Cultura, medios y sociedad”*; Universidad Nacional de Colombia - Facultad de Ciencias Humanas, Septiembre 1998, ISBN 958-8031-29-0; Pág. 56

que pertenecen a un país específico los adoptan e integran como parte de su universo simbólico.

De esta manera, los signos y símbolos son sustituciones que poseen un significado por acuerdo social, generado por procesos de educación, socialización o persuasión; conducen a una información, el significado de estos elementos puede ser extendido a una serie de niveles de interpretación. Dentro del transporte urbano de Quito se evidencian cientos de imágenes que determinan cierto consumo cultural, los cuales son:

- a) *Símbolos religiosos*: expresan las cualidades esenciales de la fe, asimismo el símbolo posee tres características que son; sencillo, fácil de reconocer y de recordar. El primer símbolo institucionalizado dentro de la fe cristiana fue la cruz, donde murió Jesús. Otro símbolo religioso significativo que está presente en el transporte urbano es la virgen y el divino niño; esta creación de íconos es una parte importante del culto religioso y las creencias que los sujetos sociales han adoptado culturalmente. De hecho, los movimientos de arte en la edad media estuvieron vinculados a lo religioso como el bizantino y lo barroco.
- b) *Simbolismo arquitectónico*: se habla del diseño y la estética que han adoptado los autobuses, esta construcción sirve para dos propósitos sociales; la utilidad y la comunicación. Este contenido y forma; comunica simbólicamente el significado de movilidad, este significado se entiende por aprendizaje, por asociación o por intuición más directa y subconsciente que funciona a partir de memorias o evocaciones de experiencias pasadas. El diseño popular vincula estilísticamente la cultura, la época, el lugar geográfico y los materiales disponibles.
- c) *Emblemas*: es un jeroglífico, símbolo o empresa en que se representa alguna figura, al pie de la cual se escribe algún verso o lema que declara el concepto o moralidad que encierra. Nace de los guerreros que utilizaban armadura y a los que no se les podía distinguir el rostro, se los identificaba mediante la utilización de símbolos. Los emblemas reflejan la afiliación familiar, el status social o las alianzas políticas, así como la individual. Algunos emblemas de igual manera

hacen referencia a las culturas urbanas, ejemplos claros de ello se encuentran trazados en los asientos de los buses, por ejemplo la cultura urbana del punk, tiene como un símbolo emblemático la letra “A” la cual es atravesada por un círculo que hace alusión a anarquía, otro tipo son los rockeros/metaleros aquí se encuentran dos símbolos emblemáticos uno de ellos es la mano cornuta y el más común, una estrella de cinco puntas estos dos son simbolismos que se emplean en esta cultura urbana, los individuos pertenecientes al hip-hop (raperos) tienen como emblemas a los tags que son una especie de rubricas que identifican a los miembros de esta subcultura.

- d) *Marcas*: son uno de los productos de la sociedad contemporánea más representativos, comunes en el transporte urbano de Quito. La construcción de las marcas personifica a la empresa, se autodefine no como un producto, sino como un estilo de vida, un conjunto de valores, una apariencia personal, una idea. El requisito de las marcas es el de establecer relaciones emocionales y un sentido de experiencia, buscan integrarse a la vida de la gente y toman como oportunidad los sentimientos. De esta manera, la publicidad emplea la imaginación para hacer de sus productos un sinónimo de experiencias culturales y sociales positivas.
- e) *Símbolos corporativos*: estos surgen de la necesidad de extender el significado de identificación. En este sentido debe procurarse tres elementos: nombre identificable y reconocible, pueden integrarse al símbolo o utilizarse siglas e iniciales. El diseño debe ser fuerte, susceptible de ser entendido y traducido con facilidad, este diseño se refuerza con los colores, texturas, escalas y otros elementos.
- f) *Publicidad Móvil*: el transporte público es un excelente soporte para piezas publicitarias, así también ayuda a posicionar las marcas o los símbolos corporativos de las empresas, de igual manera productos de compra y venta, a través de las unidades que brindan el servicio; sobre todo si son creativas y de

gran impacto, basándose en ideas frescas y con la intencionalidad de introducir culturalmente un producto, juegan con el aspecto visual y la estética de lo cotidiano, de este modo se encontrará y recorrerá las principales avenidas de la ciudad de Quito, vendiendo de una forma fácil y sobre todo original. Se tiene algunos ejemplos en la actualidad; una gran mayoría ocupa los exteriores de varias carrocerías que transitan en el Distrito Metropolitano de Quito, uno de los más evidentes son el trolebús que están rodeados de spots. De igual manera se puede encontrar el posicionamiento de marca del Municipio de Quito, el cual al brindar el servicio de ecovía, trolebús, corredores o integrados, se encuentra en el interior los “anuncios” que reflejan la empresa en mención. Caso similar se aprecia en las unidades pertenecientes al gremio de transportistas cada una de ellas tiene su nombre característico así como su logo, o símbolo corporativo, es el caso de la cooperativa Disutran .S.A.

Estos diseños sobre publicidad en autobuses son una nueva forma de expresar ideas y llegar a las masas mezclando el arte, el marketing, el diseño, la fotografía, la tecnología y la publicidad con una sola idea; manipular la necesidad del hombre, no solo para consumir sino recordar el servicio de cualquier empresa.

3.7.1 Imaginarios del transporte urbano

Los imaginarios son la realidad que se percibe vivir, sentir y experimentar, los individuos construyen los imaginarios y luego ellos habitan en el sujeto social para actuar de determinada manera, son visiones continuas y simultáneas del entorno que conducen a disputas importantes.

Dentro del transporte urbano de Quito los imaginarios se presentan en la música, en la decoración de los buses, en la publicidad, en los graffitis y en las imágenes que se detallará a continuación:

- a) *La música:* La música es un aspecto cultural, se conjuga socialmente para dar testimonio de la realidad, surge de una necesidad humana para reflejar en sus letras el tiempo-espacio y las problemáticas cotidianas; así como muestra la realidad del mundo también la produce en el sentido que influye para generar cambios en las mentalidades, sensibilidades y relaciones sociales.

Es frecuente la producción y el consumo radial en los buses del transporte urbano de la ciudad de Quito; tiene la misión de informar, entretener y divertir a su audiencia; así como también, ordenar, disciplinar y homogeneizar a la colectividad. Por un lado, se muestra la lógica de la producción simbólica y massmediática, y por otro lado, la del consumo cultural; de esta manera se visibiliza cómo la comunicación se convierte en un campo de batalla simbólica por la apropiación de los sentidos, significados y significaciones de la colectividad. Es decir, la radio juega un papel fundamental en la configuración del imaginario urbano y en el contacto cotidiano de la gente, ya que establece la importancia y dominio que ejerce la radiodifusión en la subjetividad y vida personal de los sujetos.

En el texto “La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito” de Molina, se presenta un análisis en donde se muestra que los choferes a partir del año 2003, mejoraron la calidad de las compacteras dentro de las unidades, esto ha hecho que la radio se convierta en el referente principal de los recorridos, las preferencias radiales de los buseros, están dadas a ciertas radios las cuales transmiten “música chicha”, como la radio América, Francisco Stereo, Galaxia Súper Stereo etc., sobre todo en horas de la mañana con programas de slogans inusuales como “La otra”, transmitido por radio Canela, mencionan el trabajo de los choferes y ayudantes; pero a pesar de esto *“No porque le guste cierto programa, garantiza que sintonice todo el día la misma radio, es más, parece ser que los choferes arman su propia “agenda de consumo” e inclusive exploran en el dial y dejan la sintonía donde “estén dando buena música” o una “voz conocida” de algún locutor o locutora. Comienza a aparecer el fenómeno del “zapping radial” recurso para construir su propia agenda de consumo massmediatic”*.⁹⁰

Como se mencionó anteriormente, la música que a menudo se escucha en un medio de movilidad se la denomina chichera *“es un género producto de la fusión de ritmos tropicales como la cumbia y música andina, nació en Lima, en la década de 1970, como manifestación del fenómeno migratorio desde las áreas andinas producto del*

⁹⁰ MOLINA; Luis; *“La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito”*; Universidad Andina Simón Bolívar, 2004, pág. 133

terrorismo, en las siguientes décadas se expandió por países de América del Sur como un estilo de musical popular”⁹¹.

Los intérpretes de este género musical manifiestan en sus letras amor, decepciones, engaños, despedidas, pérdidas, etc., creando un dinamismo con las personas ya que se acercan al sentimentalismo y a las experiencias, llevando a los individuos a soñar despiertos.

b) *Decoración de los buses*: es un estilo particular barroco, el cual permite nombrar a un movimiento cultural y artístico desarrollado entre el siglo XVII y mediados del siglo XVIII, este estilo atravesó diversas disciplinas como la arquitectura, la pintura, la música, la literatura, etc., se caracterizó por la ornamentación excesiva, se menciona que este estilo trata de recargar la imagen para conseguir mayor belleza y significación, además buscaba la representación de los sentimientos, pasiones y temperamentos. De esta manera, el transporte urbano de Quito es un vivo retrato de este género artístico por la acumulación de imágenes religiosas, logotipos, marcas de alguna empresa, mujeres con poca ropa, fotos o gráficos de algún personaje trascendental, caricaturas, frases, banderas e insignias, hasta publicidad que se inserta en la subjetividad de los usuarios.

Se señala, además, que el arte barroco mantiene un sentido del movimiento, la energía y la tensión, fuertes contrastes de luces, colores y sombras realzan los efectos escenográficos de los autobuses, existe una intensa espiritualidad donde aparecen con frecuencia las imágenes de éxtasis, martirios y apariciones milagrosas. Por otra parte, el naturalismo es otra característica esencial del arte barroco; las representaciones pictóricas no se personifican como simples estereotipos sino de manera individualizada, con su personalidad propia.

c) *Graffiti*: el graffiti nació de la necesidad de protestar las acciones políticas, económicas, socio-culturales, problemáticas que surgen de la cotidianidad, buscan entender la realidad, plantear actitudes y perspectivas en contra de los típicos esquemas de la conciencia social, dentro del transporte urbano de Quito.

⁹¹ BAILÓN, Jaime; “*La chicha no muere ni se destruye, sólo se transforma*”, Iconos, Revista de Ciencias Sociales No. 18, Flacso-Ecuador, Enero 2004, pág., 53-62

Se evidencia continuamente frases de rechazo, de crítica ante la situación actual del país, además frases humorísticas, de amor, poemas, canciones, etc. De este modo, la colectividad ecuatoriana afirma su identidad, estilos y modos de vida.

- d) *Imagen*: es un registro de la realidad, la cual puede tener abundantes términos de interpretación, dentro de los autobuses que los individuos frecuentan existe una gran cantidad de imágenes, éstas no sólo llevan consigo cargas culturales, también producen ideologías, apreciaciones e ideas, así como la intención de la persona que origina esa pintura, existe un listado infinito de imágenes que socio-culturalmente se encuentran en la vida actual, entre estas y las más comunes son: imágenes religiosas, familiares, deportivas, musicales, publicitarias, etc., en su gran mayoría con símbolos y señales que comunican algún concepto o lleva consigo un mensaje, un código que puede ser compartido con otros individuos o simplemente pasar desapercibido.

3.8 ¿QUÉ NOS DEJA ESTE CAPÍTULO?

El transporte urbano de Quito sirve como eje central de movilidad, como acceso a varios puntos esenciales como la educación, el empleo, salud, servicios públicos y espacios de recreación como centros comerciales, parques, centros nocturnos, etc.

Si bien es un sistema que ayuda a la población a viajar enormes kilómetros, Quito enfrenta serios problemas de movilidad que deben ser atendidos de manera urgente, las políticas públicas requieren de soluciones integrales a los problemas de movilidad existentes, haciendo énfasis en la inclusión social y los aspectos ambientales como factor clave, que hasta hace poco no habían sido suficientemente valorados.

En este sentido, la participación de los sectores públicos, privados y de la sociedad civil son indispensables para lograr el consenso en la aplicación de políticas incluyentes y sostenibles además de su monitoreo a largo plazo.

Es evidente que la ciudad es pequeña a comparación de la gran cantidad de individuos y automóviles que circulan a diario, como sociedad se debe buscar una nueva alternativa que ayude no solo a la disminución de tráfico, sino también que contribuya con el medio

ambiente, un transporte alternativo, la bicicleta, si bien esto se lo realiza los fines de semana, el ciclo paseo, la ciudadanía podría incorporarlo en la vida cotidiana.

En la planificación de un sistema de transporte público urbano es preciso tener en cuenta su eficiencia, precautelando como valor primordial la seguridad e integridad de las personas, por otra parte es necesario que los usuarios tomen el mínimo de rutas posibles o en menor tiempo, es importante incrementar la oferta y mejorar la calidad del transporte colectivo, no solo las carrocerías sino el servicio de movilidad en sí, además el sistema necesita ser económicamente viable para sus usuarios. De esta manera, el transporte se presenta como el eje central del desarrollo de las ciudades, creación y producción de imaginarios, espacio de interactividad, relación y contacto social, un sitio donde se construye la identidad urbana, son lugares individuales y colectivos que a su vez caracterizan la estructura de una ciudad o país.

CAPÍTULO IV

TRABAJO DE CAMPO

4.1 INTRODUCCIÓN

La naturaleza de la tesis requiere un estudio con bases en la investigación cualitativa; es necesario entender a los individuos en el contexto propio de su desarrollo social y a priori una interrelación mediante diálogos y observación, con la utilización de técnicas de investigación que se aplican en forma simultánea y en correspondencia; para entender cada uno de los elementos sociales estudiados en anteriores capítulos. Por tal motivo, parte fundamental de la metodología es el “diálogo con el objeto” por qué en el transcurso del estudio los sentidos y significados, desde una aproximación cualitativa, poseen la apertura y flexibilidad de reformular o ampliar los preconceptos tratados, además de integrar variantes y elementos al diseño de la investigación.

El tipo de conocimiento que se utiliza para la metodología de investigación cualitativa está encaminado a lo empírico táctico, en donde la interacción social y cultural de los individuos en el transporte como objeto, entra en análisis, ya que la naturaleza del escenario de estudio así lo requiere. El instrumento de investigación pasa a formar parte activa del encuentro social entre actores e investigadores, de esta manera se genera un *interaccionismo simbólico*, dicha corriente está fundamentada en la filosofía fenomenológica que pone énfasis en “*la interacción de los individuos, y en la interpretación de estos procesos de comunicación*”⁹², con lo cual, nos permite llegar a resultados e interpretaciones de un mundo de significados de los símbolos dentro de un bus en donde interactúan sujetos.

Con el estudio de caso, la elaboración de toda actividad investigativa, no solo que expone un tema en sí, sino también requiere que el investigador este inmerso en el campo analizado. Las dos características más importantes que define el estudio de caso son:

⁹²<http://www.slideshare.net/guest975e56/metodos-y-tecnicas-en-la-investigacion-cualitativa>, Quito, 20 julio 2012

- a) La participación intensiva y de largo plazo en un contexto de campo, lo cual se realizó en cada trayecto recorrido durante el periodo de la carrera de comunicación social.
- b) la Interrelación continúa entre investigador-participantes en el escenario natural.

El capítulo resume las opiniones de choferes, controladores o azafatas del transporte urbano de Quito, asimismo un informe detallado del criterio de los usuarios que frecuentemente transitan en un medio de movilidad. Se evidencia no solo la problemática de la escasa educación por parte de las personas que trabajan en el transporte urbano, sino también períodos extensos de hasta 15 horas diarias o más, sueldos bajos, mala alimentación y una edificación de oficinas y lugares de acopio deficientes; tópicos que fueron previamente analizados para entender la naturaleza y el comportamiento de cada uno de los actores. Registrándolo con material fotográfico de las unidades. Por lo tanto, el propósito esencial de la investigación con carácter cualitativo, es el de buscar el ¿por qué? o "¿cómo?" se dan y se producen: Imaginarios, discursos y lenguaje coloquial, en el contexto de la transportación urbana de Quito.

4.2 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Se busca identificar la realidad coloquial, social y cultural de los individuos en los buses, a través de las técnicas como la encuesta y entrevista. Simultáneamente, la fase analítica con codificación y transformación, permite responder a las preguntas del estudio. Cabe recordar que dicha metodología sienta su base en una investigación cualitativa con corte empírico.

La técnica de la **encuesta** está destinada específicamente a los usuarios del transporte urbano, ya que son los que disponen un poco más de tiempo (trayecto de un bus) para contestar un número de 10 preguntas, donde se busca obtener lo más esencial del contexto donde se realiza este trabajo.

Otra de las técnicas a aplicar son las **entrevistas**, el grupo específico entrevistado son los choferes, y controladores/ras, para lo cual se acudió a la parada de la Cooperativa, de esa manera tener el tiempo adecuado para realizar las preguntas, y así no interrumpir en su labor durante el trayecto.

La observación una de las técnicas principales en el ámbito periodístico, se recorrió en las unidades de transporte, se tomó *registros fotográficos*, que en este capítulo tendrá su análisis, con cada uno de los elementos primordiales de la comunicación planteadas anteriormente como son los, símbolos, señales lenguaje icónico, coloquial, publicidad, etc.

4.3 ENTREVISTAS

Las entrevistas son uno de los enfoques de recolección de datos en la investigación cualitativa, *“cuyo propósito principal es obtener información de los participantes fundamentada en las percepciones, las creencias, vida social o cotidiana, opiniones, significados y actitudes”*⁹³, en este caso con los actores del transporte urbano, especialmente choferes y controladores; dichas entrevistas permitieron conocer de mejor manera el contexto, así también tratar de encontrar el ¿Por qué? del decorado de las unidades, las calcomanías y su significado, sus percepciones, el desarrollo de su trabajo, etc. Para lo cual se acudió a la estación de la cooperativa Disutran S.A. ubicada en el sector la ecuatoriana, pasando el terminal de Quitumbe.

En el Anexo 1 se encuentra la guía de entrevista con las preguntas planteadas.

Los choferes profesionales entrevistados al responder la pregunta: ¿Cuántas horas trabajan al día?; en su mayoría manifestaron que pasan de 10 a 12 horas,; desde las 5 am hasta las 8:30 pm en las unidades de color rojo; se extiende el horario hasta las 10 u 11 pm en el caso de los autobuses azules pertenecientes al nuevo corredor occidental, según menciona chofer profesional de la cooperativa Disutran S.A., *“cuando las unidades no están en su totalidad al servicio, apenas les da 30 minutos para poder comer y seguir en su trayecto durante todo el día”*.⁹⁴

También se consultó sobre la decoración de las unidades y que significado tienen para ellos colocar calcomanías, imágenes religiosas, cortinas, etc., las respuestas fueron variadas, pero en su mayoría sobre las imágenes religiosas siempre están presentes

⁹³ JIMÉNEZ, Ileana Vargas; *“La Entrevista En La Investigación Cualitativa: Nuevas Tendencias Y Retos”*; Centro de Investigación y Docencia en Educación Universidad Nacional, Costa Rica, 2012; Pág. 3.

⁹⁴ LEMA, Aníbal; Chofer Profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa.

porque les bendice en su viaje, afirman que *“es por causa de los accidentes, uno se sienta en el volante y se persigna para evitar cualquier mala maniobra”*;⁹⁵ otros conductores como es el caso de Wilmer Peña no tiene permitido decorar en la unidad que trabaja, ya que como se manifestó en el capítulo tercero, las unidades pertenecen a los dueños y los choferes son contratados, por lo tanto la decoración ya viene por parte de los dueños de los buses.

Una de las iconografías que se pude apreciar en muchas unidades es la figura del Che Guevara, representa la revolución en la época de la Cuba confrontada, dicha imagen fue tomada en la Habana mientras el “Che” miraba la multitud; estas imágenes las colocan por simple gusto, la lectura que se puede dar ante esta fotografía en especial, es que el sistema capitalista ha convertido a esta retrato en una moda de consumo, pues dicha imagen no solo la encontramos en buses, si no en camisetas, chompas, relojes etc., y en el bus urbano donde se puede apreciar lo más coloquial de la sociedad no podía estar ausente.

Sobre la interacción con los usuarios la entrevista se enfocó en la velocidad, ya que es precisamente ahí, en donde los usuarios expresan su “ira” en contra del conductor, es decir que depende de la velocidad “lenta o rápida” para que el usuario reaccione, de ese modo se genera los imaginarios dentro de la unidad. Cabe recalcar que con la implementación del nuevo corredor la velocidad va a un solo ritmo y con la nueva ley de tránsito los buses ya no sobrepasan los 50 km/h, aseveran *“los controles cada vez son más rigurosos, por parte de la policía de tránsito y los municipales”*.⁹⁶ Pero cuando los buses no son del corredor las expresiones de los usuarios hacia los conductores y/o controladores se manifiesta de distintas maneras, la gente reacciona agresivamente; y dentro de las típicas frases que se escucha cuando la unidad va rápido es: *“despacio que no llevan papas” “no somos animales”*; así también cuando va lento la reacción *“dale oye”* o como supo graficar *“poc poc poc”* el golpe de las latas.

⁹⁵ LEMA, Aníbal; Chofer Profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa.

⁹⁶ QUISHPE, Alex; Chofer Profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa.

Generándose aquí expresiones de lenguaje coloquial, e imaginarios al creer que el conductor cambiará la velocidad con golpear las latas.

Con respecto a la vestimenta nos supieron manifestar que la empresa no le exige un uniforme, pero el atuendo que más usan los transportistas está entre la camisa, pantalón de tela, o jean, los choferes que pasaron a formar parte del corredor manifestaron que para el mes de diciembre el municipio pedirá que estén uniformados de acuerdo a la ordenanza municipal.

4.4ENCUESTAS

Con la aplicación de la encuesta como técnica cuantitativa, pero con análisis y contenido cualitativo permite encontrar la explicación a temas como el comportamiento y reacción de los usuarios ante diversos escenarios generados por el contexto de un viaje en el servicio urbano. En donde no solo se comparte la realidad sino también se analiza el interaccionismo simbólico, como uno de los ejes del método cualitativo. Así como la interpretación que dan los usuarios a los elementos culturales desde su perspectiva como miembros de la sociedad, ya que el imaginario colectivo es diverso, variado pero que comparte un mismo lugar, y no lugar.

Las encuestas fueron aplicadas a los usuarios que hacen uso del transporte urbano de Quito se encuestó al 10% de 700 el cual es el número de usuario que hacen uso del servicio, dato proporcionado por la cooperativa DISUTRAN S.A.

En el Anexo 2, se encuentra formulada la encuesta.

4.4.1 Análisis de Resultados y Prueba de Hipótesis.

Para la tabulación de los datos se utilizó un cuadro haciendo un análisis individual por cada pregunta y una representación gráfica de los mismos, su cuantificación se realizó con el estadístico porcentaje cuya fórmula es:

$$\% = \frac{F \times 100}{N}$$

% = Tanto por ciento que se encuentra en el total del estudio.

F = Número de veces que se repite el dato.

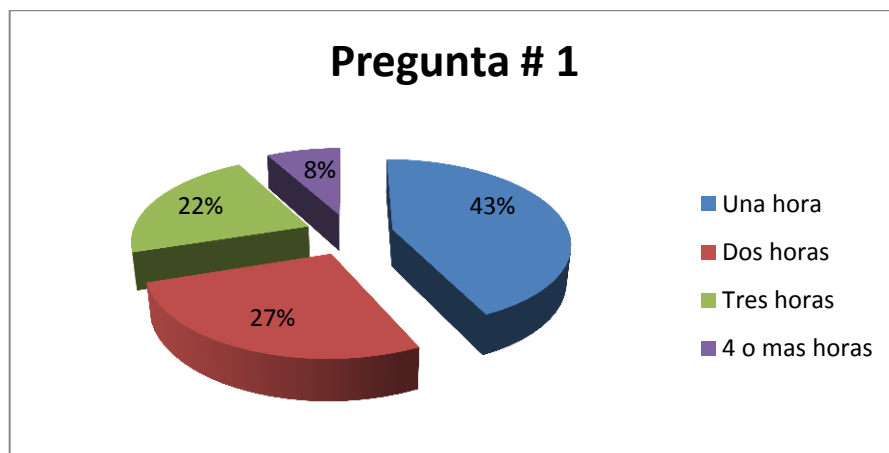
100 = Constante de la muestra

N = Total de Datos.

Pregunta 1:

¿Alrededor de cuantas horas viajas en un transporte público?

Objetivo: Conocer el tiempo en que las personas interactúan dentro de una unidad de transporte.



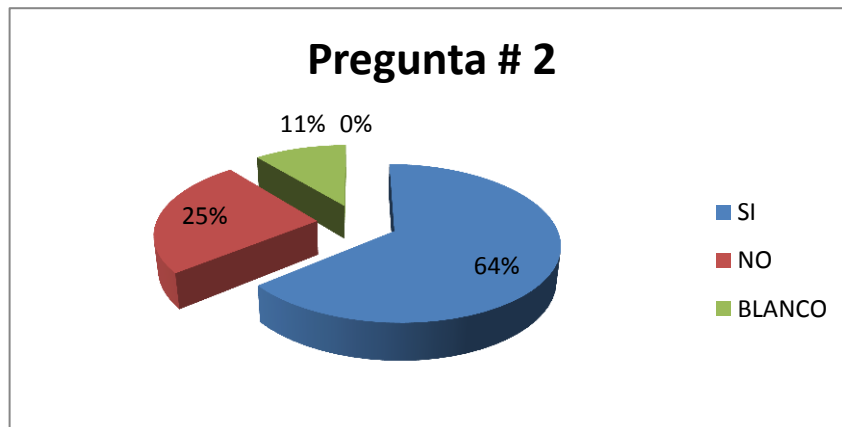
Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

De acuerdo a la interpretación; la interacción social no necesariamente se da mediante una conversación o saludo específico, sino más bien la está en el compartir elementos culturales con otros seres humanos, por lo tanto dentro del contexto del transporte urbano los individuos comparten, mediante interacción elementos culturales, dentro del bus mínimo en una o dos horas diarias en su día.

Pregunta 2:

¿Has realizado en algún momento un grafiti o has escrito algo en los forros o asientos?

Objetivo: Conocer el número de personas que alguna vez realizaron alguna rubrica, símbolo, señal, o grafiti en los asientos de los buses.



Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

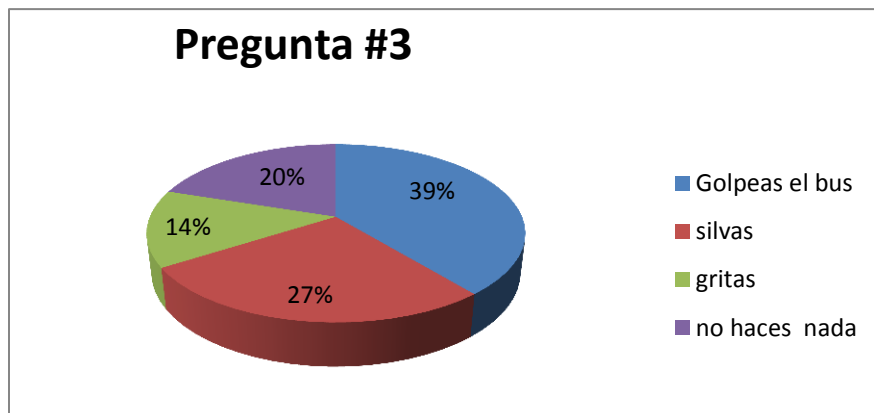
Los resultados nos llevan a interpretar que las unidades del transporte urbano y sobre todo las que tienen varios años en servicio son muestra de que las personas ocupan este lugar para plasmar algunos elementos que representan varios aspectos de la sociedad y/o culturalidad de los usuarios, más adelante en las fotografías se verá como los asientos son llenados de algún escrito, grafiti, símbolo o señal. (Análisis fotográfico/ ver anexo)

Pregunta 3

¿Qué haces cuando necesitas que el bus vaya más rápido?

a) Golpeas el bus b) silvas c) gritas d) no haces nada

Objetivo: saber la acción de los usuarios ante la velocidad baja de los conductores.



Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

Sin duda uno de los imaginarios colectivos en la sociedad Quiteña es el relacionado con la velocidad en que los choferes los transportan, el más común, que se evidencia en los usuarios encuestados, es el de golpear las latas de los buses, independientemente que

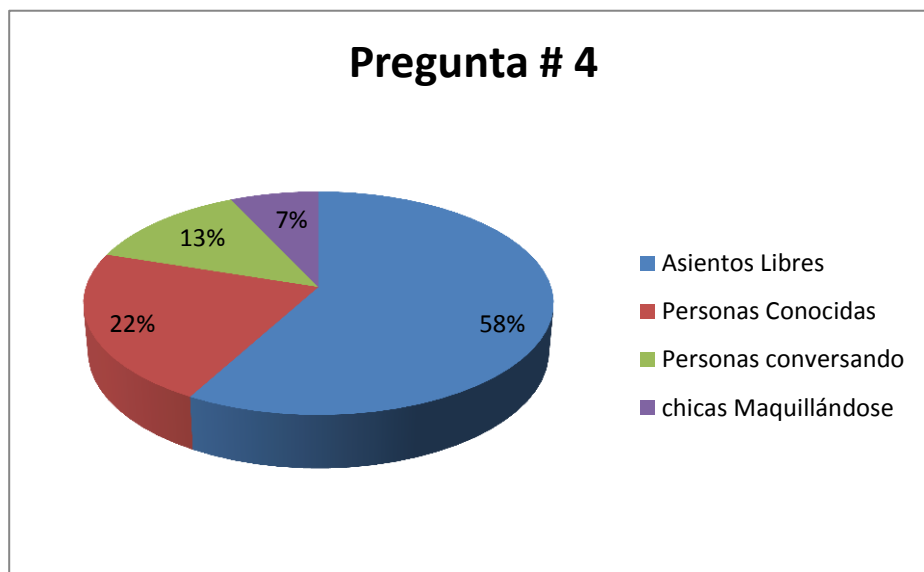
resulte o no. Pero; el más efectivo siempre será el de gritar, a pesar de que es el menos utilizado, este “método” urbano se ocupa en velocidad altas y bajas; los silbos es el imaginario sonoro que también se emplea comúnmente, este no solo sirve de “reclamo” sino para pedir que la unidad se detenga, ya sea para abordar el bus o bajarse de él.

Pregunta 4:

¿Qué es lo primero que observas al subir a un bus?

a) asientos libres b) personas conocidas c) personas conversando d) chicas maquillándose

Objetivo: identificar la primera acción del usuario al abordar un bus de transporte urbano.



Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

De acuerdo a la interpretación; los individuos al entrar en la dinámica de transportarse siempre buscan su comodidad, algo que los servicios de transporte urbano no les pueden brindar al 100% ya que son miles de personas que se trasladan diariamente, y es un servicio que poco a poco va mejorando, pero sin alcanzar la comodidad total hacia el pasajero. Por tal motivo, las personas lo primero que hacen es buscar asientos libres; el porcentaje siguiente siempre estará relacionado a los conocidos, familiares, amigos, ya que si alguno de ellos se encuentra, las charlas dentro del bus se podrían llevar a cabo y emprenderían un lenguaje coloquial entre ellos.

Pregunta 5:

¿Cuáles son las frases más comunes que has escuchado en el bus?

Objetivo.- Identificar el lenguaje coloquial a través de las frases más comunes dentro del contexto del bus urbano

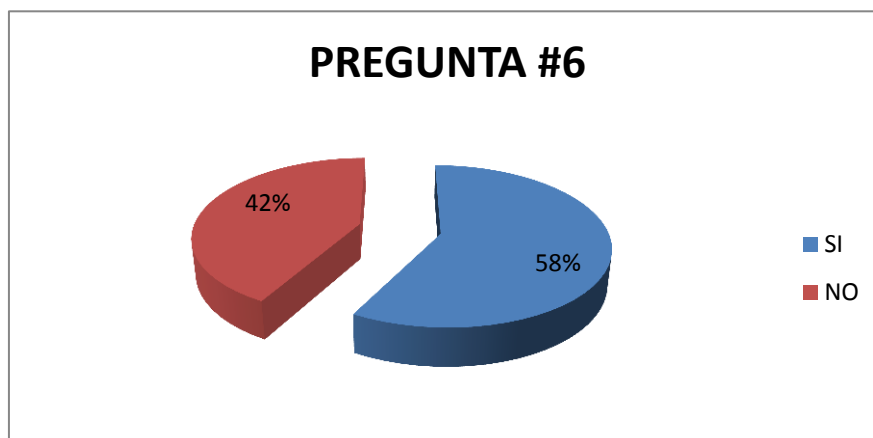
A partir de las respuestas obtenidas se pudo interpretar, como se manifiesta el lenguaje coloquial en su máxima expresión, estas fueron las frases más comunes que nos proporcionaron los usuarios encuestados y son:

“siga, siga que atrás hay asientos”; “dale”; “se queda”; “pasajes”; “acomódese”. Como se puede apreciar estas frases están en el imaginario de las personas, lo más interesante es que son proporcionados por el chofer y controladores, y de los usuarios apenas en su imaginario esta la palabra *“pare”*; dicha palabra se la ocupa al subir y bajar del bus.

Pregunta 6.-

¿Se fija en la decoración del bus? Como los estickers, imágenes, religiosas, cortinas el color, etc. Si o No

Objetivo. Conocer si el decorado pasa o no desapercibido ante los ojos de los usuarios.



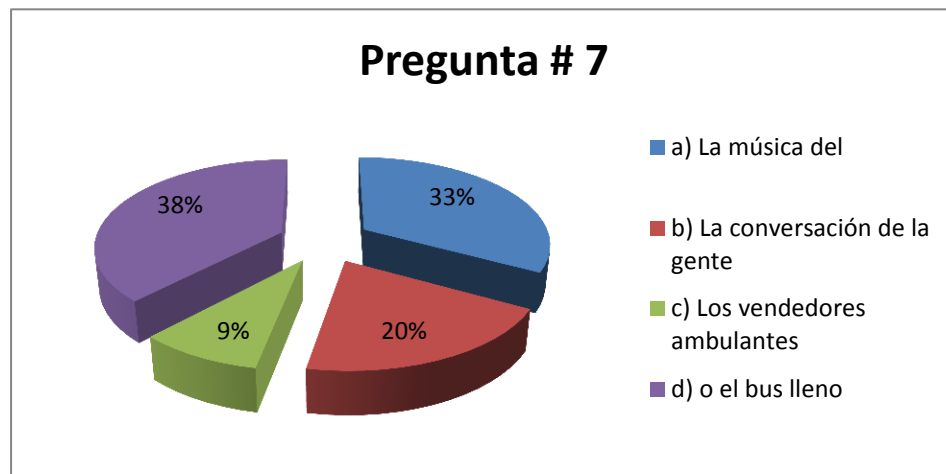
Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

La diferencia de porcentajes no es tan marcada, lo que muestra es que las unidades de transporte deben tener algunos decorados para que los usuarios se fijen en ellos de lo

contrario pasaran desapercibidos, ya que existen unidades de la cooperativa Disutran S.A. totalmente distintas mientras unas tienen varios estickers otras tienen apenas las rubricas del municipio, y de la marca del bus.

Pregunta 7

¿Qué te disgusta del transporte público? A) La música del conductor b) La conversación de la gente c) Los vendedores ambulantes d) o el bus lleno



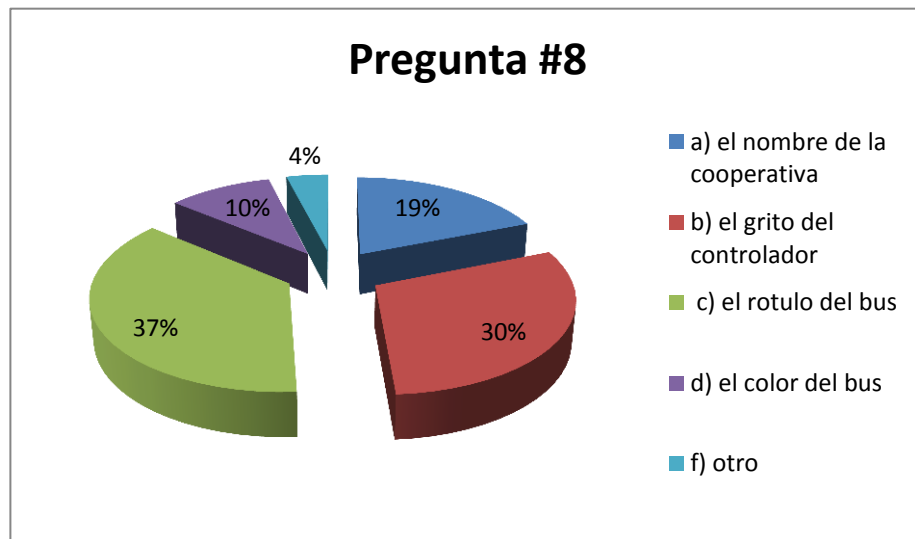
Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

De acuerdo a la interpretación, los usuarios aún esperan un servicio de calidad; como se expone antes, el servicio del transporte urbano ha tenido poco progreso con el paso de los años, y en la actualidad aún se ven buses con grandes cantidades de gente, esto se puede evidenciar también en servicios como el trole bus o la ecovía, y por esa razón es que el parque automotor de Quito se ha duplicado. De igual manera, la brecha es muy amplia entre usuarios y los otros actores del transporte urbano, en lo que a gustos musicales se refiere, varios usuarios no comparten los mismos gustos de la “música chicha” que escuchan los transportistas.

Pregunta 8

¿Para tomar un bus que consideras más importante?

a) el nombre de la cooperativa b) el grito del controlador c) el rotulo del bus d) el color del bus f) otro



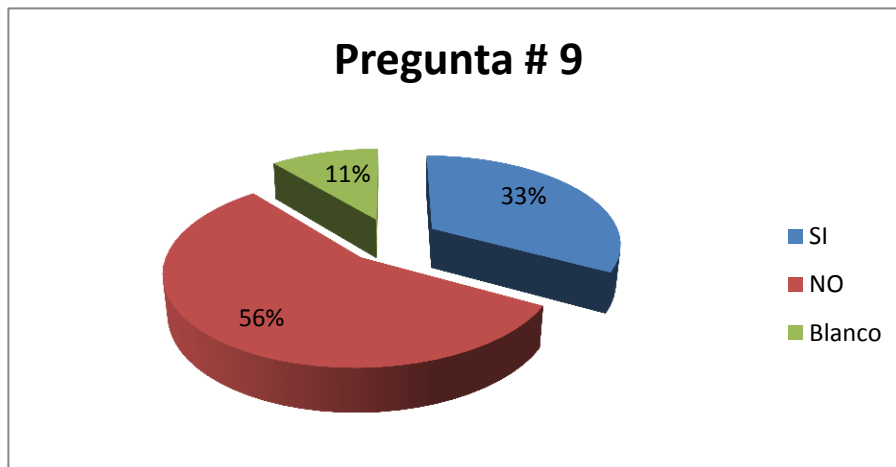
Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

La interpretación nos lleva a afirmar que los usuarios escogen el lenguaje escrito como mejor alternativa para abordar un bus, esto en la realidad resulta muy evidente, en esta parte resucitó un fenómeno que respalda esta pregunta; dicho fenómeno ocurrió cuando los usuarios hacían uso de los buses rojos con sus rótulos los usuarios no tenían mayor dificultad en leer, a pesar de que contenían nombres de distintos lugares; pero la dificultad se presentó con los nuevos corredores occidentales (buses azules) los cuales solo muestran un título y esto ha hecho que los usuarios tengan varios inconvenientes.

Pregunta 9

¿Crees que en el transporte urbano es un buen lugar para conocer gente? si/no porque

Objetivo. Conocer si los usuarios al subir al bus están abiertos a realizar nuevos lazos de amistad

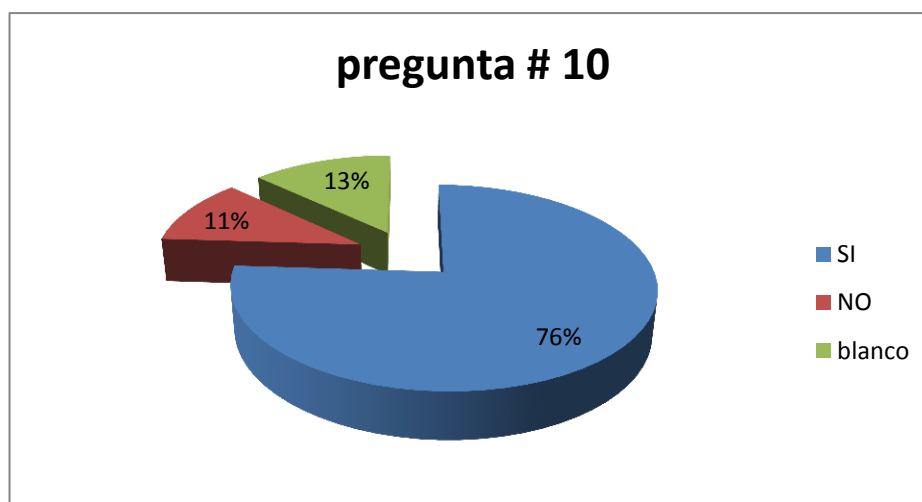


La interpretación que se da a estos resultados, es que si bien la interacción lleva a las personas a convivir en un mismo espacio, no siempre se está con la disposición de hacer nuevas relaciones sociales, entre las respuestas que nos dieron nuestros encuestados, las más comunes fueron: “el bus no es lugar adecuado para conocer gente”, “puede ser peligroso”, “la delincuencia en el bus”, “cada usuario se concentra en sus asuntos”; un cierto número de personas también escuchan música con sus celulares o aparatos de reproducción; y entre los que si hacen amistad contestaron que depende de quien sea, ya que las charlas o relaciones sociales se pueden dar a partir de un acontecimiento como un accidente, o un embotellamiento.

Pregunta 10

¿Alguna vez en tu vida has entablado una conversación con alguien en el bus? SI NO

Objetivo conocer si los usuarios han mantenido charlas con otros usuarios en el transporte urbano



Fuente: Encuesta realizada a usuarios de transporte urbano. Noviembre 2012

Esta pregunta viene de la mano con la pregunta número 9, ya que pueden ser parecidas pero muy distintas; en la anterior los encuestados no ve con buenos ojos conocer gente nueva en el bus, pero la interacción es inevitable y el porcentaje positivo de esta pregunta claramente es mayor, lo que indica que los usuarios sí interactúan con otros, por lo menos una vez en su vida cotidiana. Y a partir de aquella interacción se puede entablar un nuevo lazo de amistad, familiar, etc. Cabe recalcar que dichas charlas o

conversaciones también se pueden presentar por que en el mismo bus se encontraron familiares o amigos.

4.4.2 Conclusiones de la encuesta

Cabe recalcar que los usuarios encuestados, no pertenecen a un grupo específico, ni una edad promedio, ni estrato social en común, esto permite una variedad de criterios ya que los usuarios que hacen uso de este servicio van desde niños hasta personas de tercera edad, cada una con sus diferencias y pluralidades culturales.

Por tal motivo, se encuentra diferencias en varias preguntas, los adolescentes que contestaron tuvieron alrededor de un 90% de respuestas afirmativas con respecto a los gráficos, trazos y grafitis realizados en los asientos de los buses mientras que personas de una edad más avanzada en respuestas afirmativas el predominio fue sobre las reacciones cuando no va a la velocidad que desean. Demostrando que tienen intereses distintos pero ambos grupos comparten el mismo espacio e interactúan símbolos, señales, lenguajes etc.

Los entramados sociales y praxis humana dentro del contexto del bus urbano, tienen una riqueza que es poco perceptible para los usuarios en común, este tipo de comunicación o elementos comunicativos con el paso de los años no se ha sido estudiado a profundidad, por tal motivo que las respuestas obtenidas permiten aseverar que el bus urbano es un buen lugar para conocer a la sociedad quiteña en su naturaleza más pura, donde se puede obtener una opinión pública coloquial, y que puede llevar a una comunicación alternativa, partiendo desde los entramados sociales más recónditos de la sociedad de Quito.

4.5ANÁLISIS FOTOGRÁFICO

Dentro del mundo objetivo de la investigación cualitativa se encuentra lo “sincrónico” de la fotografía, genera en primera instancia por la observación; toda imagen es un referente de la realidad, una selección que se puede percibir por los sentidos, la cual puede tener abundantes términos de interpretación; no sólo lleva consigo cargas culturales, también produce ideologías, apreciaciones e ideas, que nace de un

conocimiento empírico que trata de explicarse a través de la comunicación, sociología, lo cualitativo de su estudio, etc.

Una imagen es la representación visual de un elemento que se logra a partir de técnicas enmarcadas en la fotografía, Barthes afirma *“la fotografía repite lo que nunca más podrá repetirse existencialmente. La imagen fotográfica es la reproducción analógica de la realidad y no contiene ninguna partícula discontinua, aislable, que pueda ser considerada como signo”*⁹⁷. El autor manifiesta que la fotografía tiene dos elementos que son: el studium y el punctum; el studium tiene que ver con la cultura y el gusto, el punctum por su parte es lo imprevisto que en ella sobresale.

El registro fotográfico que se presenta a continuación fue obtenido de diversas y varias unidades de nuestro estudio de caso, fotos previamente analizadas y escogidas, para fundamentar no solo conceptualmente lo antes expuesto, sino esta vez son conceptos transportados a la realidad a través de las imágenes, las cuales se dieron mediante el método de la observación, y que cubre el sentido de la vista del cuerpo humano. A continuación el registro fotográfico:

4.4.1 Unidades de transporte color azul y rojo: Fotografía N° 1



Fuente: Disutran S.A. Ruta 114 – Sector Solanda

Año: 2012

⁹⁷ BARTHES, Roland; *“La cámara lúcida, Nota sobre la fotografía”*, Paidós Comunicación, Buenos Aires-Argentina; 1997, ISBN 84-7509-621-2; Pág. 20

En la empresa Disutran S.A. se maneja dos tipos de buses, los azules y los rojos. Las unidades de color azul comienzan su jornada desde las 5:30 de la mañana hasta las 11:00 de la noche, laborando alrededor de 17 a 18 horas. Las unidades de color azul no manifiestan tanta ornamentación como las unidades de color rojo ya que estos buses salieron a transitar hace pocos años.

Fotografía N° 2



Fuente: Disutran S.A. Unidad 11 – Sector Quitumbe

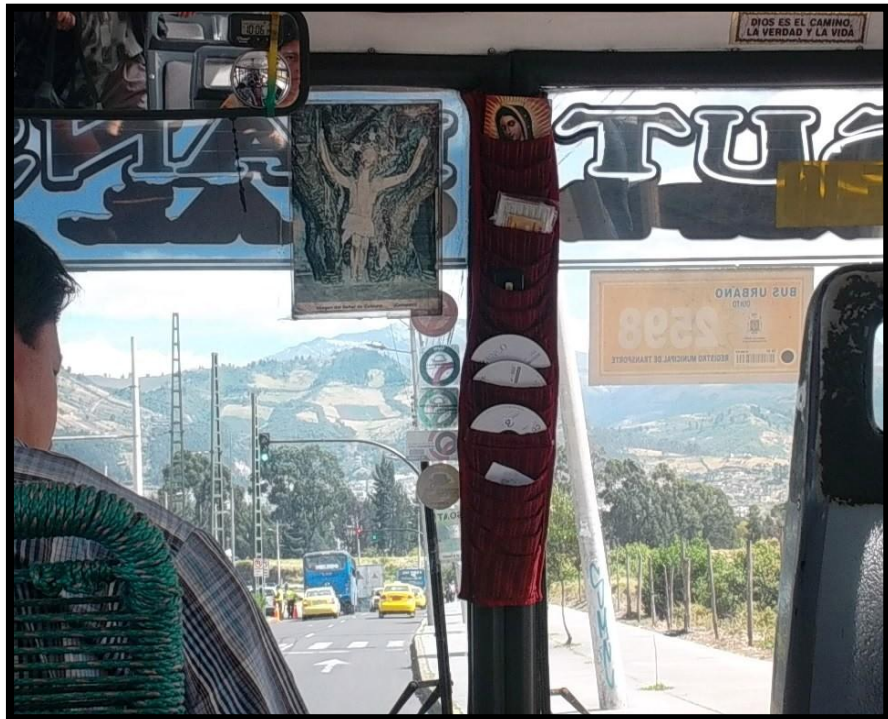
Año: 2012

Las unidades de color rojo por su parte circulan desde las 5:30 de la mañana hasta las 8:30 o 9:00 de la noche, un horario menos extenso, además cuentan con una decoración barroca que para unos puede pasar desapercibida y para otros permite generar un sin número de imaginarios, como las imágenes religiosas.

4.4.2 Ornamentación de las unidades del transporte urbano de Quito.

4.4.2.1 Imágenes Religiosas:

Fotografía N° 3



Fuente: Disutran S.A. Unidad 18 – Imagen Virgen María y Jesucristo. Año 2012

Con frecuencia se observa múltiples imágenes religiosas que expresan cualidades de fe y devoción, creencias construidas culturalmente por los actores sociales, para el cuidado y protección de los mismos.

Fotografía N° 4



Fuente: Disutran S.A. Unidad 54 – Imagen Divino Niño Año 2012

Ya que uno de los aspectos que caracterizan a la sociedad latinoamericana es su fe religiosa, de este modo no es raro encontrar calcomanías de este tipo. Por lo tanto, el uso de imágenes en las unidades de transporte obedece a extender lo sagrado a este espacio como forma de protección divina, a un lugar caracterizado por la peligrosidad y la incertidumbre, lo iconográfico en este sentido cumple una función protectora sobre la ciudad.

“Antes de salir al recorrido me persigno ante la imagen de Jesús o de la virgen para que nos protejan todo el camino, para no tener accidentes ni robos”⁹⁸

De esta manera afirma Aníbal Lema, chofer de la unidad No. 18 de la empresa Disutran S.A.

4.4.2.2 La música:

Las unidades de transporte urbano con mucha frecuencia poseen reproductores de música, la música y la radio se convirtieron en el acompañante número uno de los trayectos, se encuentran discursos propios del lenguaje sonoro, dados por la preferencia de los choferes y controladores con ciertas emisoras.

La música que a menudo es escuchada en un medio de movilidad se la denomina “chichera”, asimismo estilos musicales como el vallenato, o líquida, las cuales tienen letras de dolor, despedidas, desamores, engaños que penetran en la subjetividad de los usuarios, así como a los choferes, controladores o azafatas. No se puede olvidar el decorado para porta cds, este es un elemento típico de colores oscuros que convinan con cortinas, espejos del interior. Colores que reflejan la cultura y el estrato social de los transportistas.

Fotografía N° 5



Fuente: Disutran S.A.
Unidad 18 Año: 2012

De igual manera, el lenguaje sonoro dentro de cada bus se manifiesta con los nuevos aparatos tecnológicos, es decir que la música que se escucha en los trayectos también

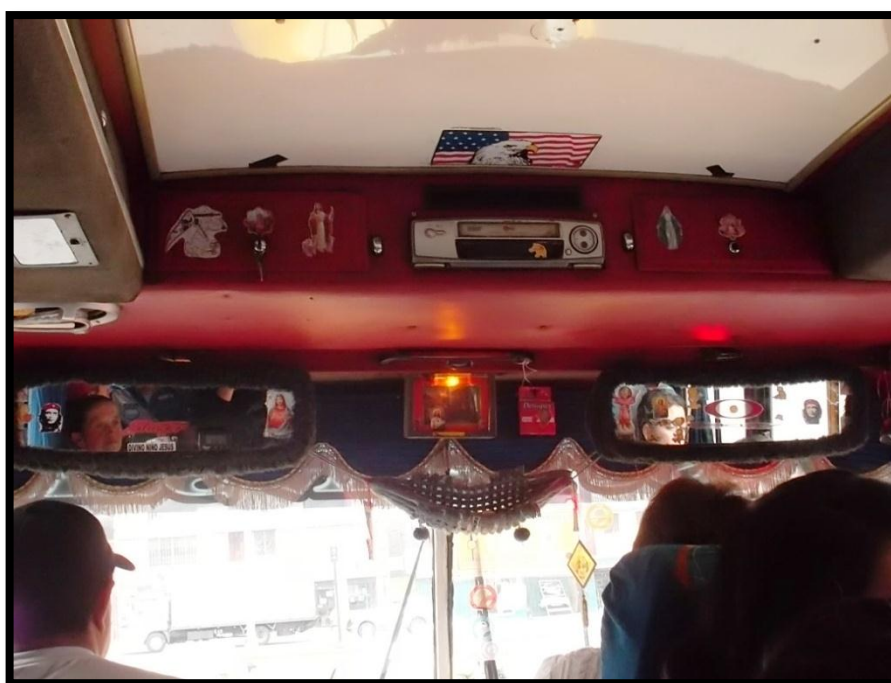
⁹⁸ LEMA, Aníbal; Chofer de la unidad No. 18 de la Cooperativa Disutran S.A.

proviene de los usuarios, una principal característica y como se pudo apreciar son adolescentes quien hacen uso de esta tecnología en especial cuando retornan a su hogares.

4.4.2.3 ¿Imágenes comunes o Imperialismo cultural?:

Es evidente la presencia de imágenes como el Che Guevara o la bandera de EE.UU, analizando esta fotografía es preciso mencionar ideologías, comunicación y colonialismo.

Fotografía N° 6



Fuente: Disutran S.A. Unidad 32 – Decoración Barroca

Año: 2012

Para ello se toma de referencia al texto “Para Leer Al Pato Donald”⁹⁹, el texto habla de imperialismo cultural, estas historietas inducen una clara ideología de clase dominante en la que se enseña que no se puede luchar contra el orden establecido.

Manifiesta cómo los niños son empleados para educarse desde temprana edad a la sociedad latinoamericana principalmente para aceptar, imitar e idealizar la forma de vida

⁹⁹DORFMAN, Ariel; Mattelart, Armand., “Para leer al Pato Donald” (comunicación de masa y colonialismo), Buenos Aires, Siglo XXI, 1972.

norteamericana como modelo a seguir y reproducir, aunque esto cueste la aniquilación de la cultura autóctona.

Los países denominados del primer mundo o altamente industrializados, no solo ejercen sus posiciones hegemónicas hacia las naciones en desarrollo en el plano económico, sino también en el cultural. Este fenómeno es producido por una comunicación lineal, donde la trivialización de la cultura o una cultura hegemónica ingresan en los estratos sociales más cotidianos mediante los mass medias, por tal motivo la importancia de una comunicación con propuestas alternativas.

Fotografía N° 7



Fuente: Disutran S.A. Unidad 15 – Imagen Che Guevara

Año: 2012

Fotografía N° 8



Fuente: Disutran S.A. Unidad 15 – Imagen Che Guevara

Si bien la imagen del Che Guevara además de ser un símbolo de lucha, manifiesta ideas de liberación a las masas de la explotación y al continente de la dominación imperialista; a través de rebeliones populares, insurrecciones, luchas callejeras y diversas confrontaciones sociales.

Pero la dicotomía generada, se pone de manifiesto cuando en el mismo espacio se encuentra imágenes del imperialismo, dando como resultado una mezcla que solo en lo coloquial se puede dar, ya que colocar al Che Guevara con los E.E.U.U. teóricamente no es factible.

4.4.2.4 Fútbol: Fotografía N° 9

El deporte, en especial el futbol, es la actividad más popular, mueve grandes cantidades de personas, además es unas de las prácticas sociales de identificación colectiva ya que es un fenómeno que trasciende su condición de juego para convertirse en un hecho social, cultural, político y económico. Al igual que una subcultura los logos de cada equipo también identifican a un cierto grupo de fanáticos e hinchas.



Disutran S.A. Unidad 33 – Sello Liga Deportiva Universitaria
Año: 2012

Fotografía N° 10



Los ecuatorianos en los últimos años han tenido cierto apego con la selección, se puede hablar de una especie de identidad, ya que la clasificación a mundiales ha puesto a Ecuador en lugares nunca antes mencionados. Además, es un fenómeno económico pues los clubes dejan de ser tales para convertirse en empresas. Tiene relación con la seguridad ciudadana por la presencia de las "barras bravas"; está vinculado con la política, la tecnología y con la vida cotidiana de las personas.

Disutran S.A Unidad 60
Selección del Ecuador
Año: 2012

4.4.3 El Graffiti:

Fotografía N° 11



Disutran S.A. Unidad 40 – Asientos
garabateados

Fotografía N° 12



Disutran S.A. Unidad 11 – Forro de asientos con
graffiti

El transporte urbano de Quito a menudo presenta frases a la libertad de expresión de los quiteños, las paredes de este servicio público se llenan de dichos o pensamientos de la propia inspiración, copiadas de un libro de poemas o de alguna canción de moda, no siempre el graffiti es poético o agradable, muchas veces refleja rechazo, crítica a las acciones políticas, económicas, o problemáticas de la cotidianidad.

Otras veces se presentan imágenes de códigos identificativos de algún grupo o tribu urbano, los cuales se caracterizan por mantener una estética, filosofía similar, acompañado de convicciones socio-políticas, creencias religiosas, carácter místico, música, etc.; dependiendo del movimiento o tribu urbana



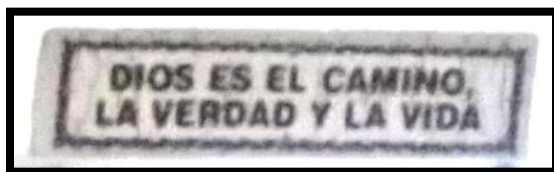
Fotografía N° 13

Disutran S.A. Unidad 60 – Paredes del
autobús garabateados con símbolo
anarquista; Tribu urbana Punk. Año
2012

4.4.3.1 Frases hechas o celebres:

Estos pensamientos suelen ser citados en diversos contextos y cuya autoría por lo general corresponde a algún personaje famoso o a su vez representa la propia inspiración de la colectividad. Es una intención que muestra la subjetivada dentro del espacio compartido entre individuos, así también anuncian o demuestran emociones, estados de ánimo, sentimientos, etc.

Fotografía N° 14



Fuente: Disutran S.A Unidad 18 – Frase religiosa. Año: 2012

Son ideas adaptadas o puntos de vista sobre la vida o determinada situación, de tal forma que algunas personas se sientan identificadas con esas palabras o que simplemente se conviertan en elemento decorativo.

Fotografía N° 15



Fuente: Disutran S.A. Unidad 60 – Frase célebre.

Año: 2012

4.4.4 Publicidad Móvil: Fotografía N° 16



Fuente: Disutran S.A. Unidad Ruta 114

Año: 2012

Es una nueva forma de posicionar las marcas publicitarias o los símbolos corporativos de las empresas, juegan con el aspecto visual y la estética de lo cotidiano, de este modo se encontrará y recorrerá las principales avenidas de la ciudad de Quito a través del transporte urbano, ya que este servicio es uno de los principales en la capital, por lo tanto son miles de pasajeros que son expuestos a la publicidad

Fotografía N° 17



Fuente: Disutran S.A. Unidad R21 – Publicidad de desodorante.

Año: 2012

4.5 ¿QUÉ NOS DEJA ESTE CAPÍTULO?

La forma de percibir la complejidad del mundo real para su exploración, unida a la naturaleza de los problemas a estudiar es lo que nos llevó a tomar a la investigación cualitativa como un pilar fundamental para el progreso de la tesis; una realidad latinoamericana y comunicación alternativa, generaron un análisis de elementos netamente sociales de los Quiteños, en el lugar en donde se relaciona un sin número de objetos de estudio que se caracterizan por mostrarse espontáneamente ante la realidad sociocultural.

El estudio exploratorio para el desarrollo de todas las técnicas permitió el encuentro de personas y actores claves que brindaron información para el análisis de Imaginarios, discurso y lenguaje coloquial.

La importancia y el desarrollo de esta investigación permite no solo analizar dichos fenómenos desde una perspectiva bibliográfica, sino también con la participación de los actores que indirectamente desempeñan un papel esencial en el contexto urbano del transporte, mediante el método cualitativo denominando interaccionismo simbólico; y con técnicas de investigación aplicadas en cada instante, donde se desarrolla la actividad del bus como servicio; a esto se sumó un elemento fundamental como la observación, ayudó a registrar las imágenes, del mismo modo identificar cada uno de las manifestaciones socioculturales; no se puede descartar los otros sentidos como el oído y el olfato, con el objetivo de rastrear la música y el lenguaje sonoro del bus urbano.

La entrevista ayudó a obtener los diálogos y expresiones de los transportistas, se acudió al lugar y se conoció a profundidad sus realidades de trabajo; esta técnica no solo aportó datos relevantes, sino también generó una perspectiva distinta de los imaginarios que tiene la sociedad hacia el transporte urbano y todo lo que lo conforma, ya que como choferes profesionales manifestaron que son seres humanos y que el hecho de pasar 10 y 12 horas dentro de un bus se vuelve un trabajo tenso y da paso a los roces con la sociedad, provocando estereotipos, imaginarios, críticas, que los individuos tienen hacia ellos.

Este capítulo resume cifras matemáticas que representan la opinión, pensamiento y crítica de los usuarios que a diario viajan horas interminables dentro del transporte

urbano de Quito, a más de recoger sus impresiones mediante encuestas, permitió saber la realidad de la presencia de graffitis que se encuentran en asientos y paredes de buses, los cuales han sido elaborados por un buen número de usuarios, si bien es cierto no periódicamente pero si alguna vez en su vida, es evidente la cultura que se ha creado dentro de un medio de movilidad, unas veces hostil otras amigable, pero son tan diversas las ideas que tienen los actores sociales acerca de las prácticas políticas del país, las problemáticas cotidianas, decepciones amorosas, amores interminables, cultura futbolera, colegios, todo como un collage de expresiones.

Por otra parte, la decoración de los buses no se podía mostrar solo con un análisis textual, sino también otros elementos de la sociedad dentro del bus, por tal motivo, se habló de imagen en capítulos anteriores, la cual toma un papel protagónico en este trabajo en campo. Las fotografías presentadas muestran la decoración interna que muchas veces puede pasar desapercibido para actores del transporte, pero para otros estas imágenes establecen un factor significativo en la construcción del imaginario, así las realidades sociales se construyen por los propios habitantes, sus modos de vivirlos y proponerlos. Pero el imaginario no solo se posiciona en estos elementos sino también en la música, publicidad, etc., factores habituales que muestran la subjetividad de los individuos.

En fin se pretende no solo mostrar una realidad que está frente de nuestros ojos, y que es ignorada por la mayoría de habitantes de la ciudad de Quito, el éxito sería que a partir de este escrito se llegue más allá, es una buena forma para poder aplicar la comunicación alternativa que se propone, mostrando lo diverso, lo amplio, lo pluri-cultural, que es el individuo, para que de esta manera la comunicación de lo lineal en que se encuentra, no solo se represente a la sociedad con contenidos y mensajes que nada tienen que ver con los entramados sociales, sino buscando el bagaje cultural en el espacio o contexto “simple” de un trayecto dentro de un bus; así buscar nuevas mejorías no solo en el servicio, sino la relación entre los individuos ya que el ambiente hostil está marcado por los gritos, silbos, gestualidades que sellan el ambiente de la conducción y transportación, para tener una mejor sociedad con su riqueza cultural, respeto y tolerancia a las diferencias.

5. CONCLUSIONES

La investigación realizada, abordó varios tópicos que permitieron conocer a profundidad los entramados sociales del transporte urbano, empezando con datos históricos, pasando por la evolución hasta la realidad actual y contextual de los actores, tomando como principal herramienta la Comunicación social, que está inmersa en la cultura de cada uno de los individuos.

La comunicación está presente en cada instante de la vida del hombre, por siglos ayudó a que la humanidad participe, merecería un estudio aparte, pero en ésta tesis se aborda desde la perspectiva de las relaciones sociales y culturales, en donde su importancia es fundamental y trascendental para el entendimiento de las estructuras y contextos en donde se ven involucrados los miembros de la sociedad, no sólo puede ser vista desde la perspectiva mediática, ni tampoco con la estructura clásica lineal, no debe ser apartada de la culturalidad y la praxis humana, ya que ambas se retroalimentan y ayudan a cada uno de los individuos a generar miles de aspectos que permiten comunicarse entre sí y este tipo de actividad comunicativa forma parte de la cotidianidad de un pueblo.

5.1 COMUNICACIÓN Y CIUDAD:

La urbanización es un fenómeno mundial, pero la conformación de la ciudad es muy diversa, según culturas y tradiciones históricas. Es ante todo vida, estilos de vida que han decidido arraigarse en el tiempo, de esta manera se muestra cómo un sistema de signos definido por su uso colectivo, ese cúmulo de saberes desde los cuales el individuo entiende y le da un significado al entorno; un espacio simbolizado, una entidad social, un escenario de comunicación, donde se diversifican las prácticas cotidianas, y es la colectividad, quienes intervienen en cierta medida a determinar su conformación, apropiación y uso.

De esta manera, la ciudad se manifiesta como un espacio urbano con funciones básicas como la producción, el trabajo, el ocio, la movilidad, procesos económicos, políticos y

socio-culturales que con el paso del tiempo emergen nuevos valores, identidades y sujetos sociales, ya que las ciudades se transforman por su particularidad dinamismo.

El ambiente urbano vital de los ciudadanos, lugar donde éstos desarrollan sus actividades cotidianas, es cada vez más amplio y distante; por tanto se necesita de vehículos que ayuden a trasladar un centenar de personas. Ninguna ciudad es eficiente si no cuenta con un sistema de transporte público que brinde un servicio aceptable a la población.

Cabe recalcar, que no se puede dejar de lado la importancia que tiene el transporte urbano, pero existen condiciones deficientes que hacen de éste servicio un sitio de conflictividad, ya que a pesar de disponer de complejos sistemas de transporte, la movilidad no deja de ocasionar congestión, desorden, accidentes y contaminación.

5.2 COMUNICACIÓN Y CULTURA:

La conducta de los seres humanos forma parte del desarrollo social, la cultura de las personas está arraigada desde el primer minuto de vida, cada hogar está lleno de cargas ideológicas y culturales que se los va adquiriendo conforme el individuo se enfrenta a su entorno, en éste estudio el entorno que todas las personas afrontan, por lo menos una vez en su vida, es el del transporte urbano, en donde comparten un sin número de expresiones socioculturales, las cuales fueron identificadas y analizadas, como las imágenes religiosas, lenguaje coloquial, graffitis, imaginarios sonoros, imaginarios sociales, etc. Las cuales no solo hacen referencia a un grupo (subculturas), sino también a elementos mediáticos dictaminados, imágenes como la del Che Guevara.

La ciudad de Quito y su transporte urbano es un tema que puede generar miles de debates, puede encaminar a una comunicación más humana y social; encontrar una infinidad de temas por analizar y estudiar; dar a conocer en un sin número de espacios y formas en que los actores; choferes, policías, usuarios, agentes de tránsito, controladores, niños, jóvenes, adultos, etc., generan la culturalidad propia de una ciudad; encontrando ahí la verdadera esencia del ciudadano Quiteño Ecuatoriano.

La diferenciación territorial de áreas del norte, sur y centro de la capital, han sido estigmatizadas en el argot popular, se manejan estereotipos y status sociales de acuerdo al sector donde cada persona vive, pero éstas barreras o ideas fomentadas por los mass media, se rompen en el instante en que personas de distintas clases sociales comparten un mismo espacio, y el trayecto de un bus puede ser el mejor lugar por trabajar en eliminar pensamientos erróneos, dando paso a la tolerancia, las diferencias; convirtiendo a Quito en un lugar menos hostil, y por qué no en una ciudad pionera en Latinoamérica por su calidad de vida y amabilidad de la gente.

5.3 ESCENARIOS URBANOS:

Conforme la investigación y el análisis iban avanzando, el estudio marcaba la dirección hacia los aspectos más sencillos de la comunicación humana que se pueden encontrar al interior del bus, en espacios no idóneos pero muy ocupados como los asientos o las latas de los buses, donde se plasma la parte coloquial del individuo. Varias de sus expresiones son generadas por esa interacción entre miembros de un mismo contexto, esto como parte del concepto de sociedad, citado en este estudio, también fue demostrado, a través de las imágenes obtenidas del interior de las unidades del servicio de transporte urbano DISUNTRAN S.A.

Se pudo demostrar que el transporte urbano está lleno de elementos culturales que pasan desapercibidos ante los ojos de la sociedad, las actividades y roles que desempeñan todos los individuos forman parte de esta diversidad sociocultural, que se encuentra anclada en el contexto del servicio. Es decir, que bajo la óptica comunicacional cualquier fenómeno puede ser observado, leído y descifrado. A partir de esto, la comunicación no solo entra en el plano lineal, sino que también se presenta como una comunicación alternativa, desde las bases teóricas de la Escuela Latinoamericana; donde se fomenta en el mirar lo otro, lo simple, y sobre todo aquello que para el ojo de las industrias culturales y mediáticas se deja de lado.

Desde esta perspectiva se muestra una nueva forma de comunicar, representaciones que están inmersas en lo cotidiano, lo gestual, lo icónico, simbólico, y coloquial donde se

esboza todo elemento sociocultural dentro de la comunicación, ciudad, bus urbano, individuos, etc.; los cuales son temas fundamentales para el análisis, y de toda clase de elementos que produce la praxis humana.

5.4 COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE:

El aporte histórico del presente estudio, es sin lugar a dudas, una de las partes fundamentales ya que no solo muestra la evolución del transporte urbano, sino también muestra la problemática que enfrenta la sociedad quiteña actualmente, como son los embotellamientos, por tal motivo toda persona que se interese en el transporte urbano podrá encontrar datos históricos relevantes, los cuales no se encuentran fácilmente. Este análisis genera un aporte fundamental a estudios posteriores, debido a su contenido histórico que ha marcado la trayectoria de uno de los servicios más importantes en la sociedad Quiteña.

El crecimiento acelerado de la población llega a producir escenarios antagónicos al interior de las unidades, ya que los choferes y controladores permiten el exceso de personas, provocando el disgusto de los usuarios; cuando los autobuses no dan abasto con la demanda de servicios de transporte, la peor consecuencia económica consiste en que las personas llegan tarde a sus puestos de trabajo, educación o salud, lo que causa dificultades en la producción de bienes y servicios.

Existe otro factor importante, como es el bajo nivel educativo que poseen los trabajadores de los autobuses, la mayoría tiene únicamente una educación escolar, que por necesidades personales y situaciones económicas tuvieron que salir a laborar, de esta manera se da paso a la explotación, ya que el servicio es rentable para los propietarios, en la medida en que pueden reducir al mínimo los costos con bajos sueldos asimismo una alimentación deficiente, además la carencia de prestaciones sociales; y explotar al máximo a los conductores de sus vehículos con horarios extensos de hasta 17 horas diarias, 6 o los 7 días de la semana.

Estos elementos determinan la calidad del servicio del transporte urbano de Quito, ya que no solo son las situaciones precarias que los choferes y controladores viven a diario, sino también la falta de mantenimiento de las unidades, leyes de tránsito que poco aplican los conductores ya que las calles muchas veces son lugares de carreras o correteos, paradas o estaciones que no se respetan y rutas que no son cumplidas.

Los precarios sistemas de organización y gestión del transporte en la ciudad es en gran medida el producto, por una parte, de la incapacidad de la administración pública para organizar, capacitar, controlar y dirigir la movilidad; y por otro lado la reducida capacidad de evolución de los grupos de transportistas, los cuales se convierten en personas descorteses, egoístas, neuróticas, carentes de solidaridad e intratables; es decir en las personas menos calificadas para prestar un servicio público.

Se han establecido ciertas estrategias para reducir la problemática que aqueja a la transportación como es el sistema “pico y placa”, técnica que no ha ayudado en su totalidad, ya que las familias ecuatorianas han optado por adquirir otro vehículo, congestionando de la misma manera como en tiempos pasados, esto se debe a la accesibilidad de crédito que ofrece el parque automotor, por otra parte se ha determinado nuevos controles de rango de velocidad, dispositivos que informan la ubicación y velocidad permitida del sitio de control, de esta manera las personas dejan a un lado la responsabilidad de tener un volante al frente.

Las violaciones de tránsito son realidades continuas de los conductores, circulan por la izquierda, toman y dejan pasajeros en mitad de la calzada, se pasan los semáforos en rojo y las señales de PARE, circulan por calles no autorizadas, etc. A pesar, de que diariamente la televisión se llena de publicidad informativa de los pasos cebra, puentes peatonales y paradas establecidas, éstas se cumple siempre y cuando un oficial de policía está custodiando, finalmente el cartel ubicado en los autobuses “denuncie al 1800.....” que para unos usuarios pasa desapercibido, otros denuncian pero las multas son mínimas.

5.5 PERSPECTIVAS DEL ESTUDIO:

El objetivo para implementar nuevas medidas es generar un cambio en la mentalidad y en la práctica de la movilidad, se debe mejorar el nivel de vida y de trabajo de los conductores, controladores/azafatas de las unidades, con prestaciones justas y equivalentes al trabajo, capacitaciones en leyes de tránsito, educación vial, a más de exigir como sindicato, empresa o cooperativa a tener un nivel educativo mínimo de bachillerato, ya que el ser chofer no es un actividad más, sino una profesión que requiere de conocimientos, así también realizar mantenimientos constantes a las unidades y severas sanciones, castigos para quienes no cumplan con lo establecido.

La importancia de un estudio de esta naturaleza ayuda a apreciar más el entorno que rodea a miles de quiteños, mostrando que los individuos, son personas cargadas de sentimientos, expresiones y deseos por manifestar, que se enfrentan a realidades distintas pero que se relacionan en espacios llenos de riqueza cultural y diversidad, debido a esto se acercó la investigación al entorno del ser humano como ente de una sociedad, generando aportes para el entendimiento de cada una de las actitudes y roles de los actores del presente estudio.

En este último tiempo la ciudad de Quito ha experimentado cambios concernientes al sistema de movilidad, condiciones que se desean ver reflejadas en el espacio de tránsito de un peatón, en el medio ambiente, señalización, en las vías, cobertura a todos los lugares, con un solo pasaje, recorrer de norte a sur en corto tiempo, en el mismo servicio por medio de la amabilidad y educación, tanto de usuarios como conductores y oficiales de transporte.

Es evidente el caos vehicular que se vive a diario, se debe en gran medida al rápido crecimiento urbano de las tres últimas décadas y que no ha estado acompañado de una adecuada planificación, que coherentemente acerque a todos los servicios de la ciudad. Se debe poner en vigencia un plan integral de movilidad con criterio social, no comercial, que fortalezca el transporte público.

Una de las herramientas para mantener los logros obtenidos por mínimos que sean y los que se están por alcanzar, además la producción de cambios significativos y perdurables; es la planeación, ejecución y seguimiento de políticas públicas responsables y eficientes, políticas que cuenten con factores coherentes a las necesidades de la población y acorde a la capacidad gradual de cambio, para que en el momento de su ejecución creen la menor cantidad de traumatismos posibles y su aceptación lleve a su continuidad y a arrojar resultados positivos.

5.6 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN:

Como se explicó en el desarrollo del estudio, la investigación cualitativa se convirtió en uno de los ejes centrales de la metodología del trabajo, la cual permitió conocer de cerca las realidades de cada uno de los actores, mediante técnicas, como la encuesta, entrevista, y sobre todo el método de observación. Entran en relación directa con los entramados sociales, culturales, y manifestaciones individuales que forman parte de un colectivo; para de esa manera entender la realidad que permitió confirmar las interrogantes de la tesis, las cuales planteaban, que el bus urbano es un lugar en donde los individuos afloran su parte social y cultural muchas veces imperceptibles para el ojo humano, características propias del interaccionismo simbólico.

La investigación cualitativa y su desarrollo encarrillo al análisis de la naturaleza de varios objetos de estudio, como la interrelación entre los investigadores y los actores sociales, la aplicación de cada elemento comunicativo se fundamenta en la objetividad del análisis, dentro de un mundo de significaciones simbólicas, discursivas, llenas de subjetividad, pero que generaron los distintos elementos socioculturales analizados en el capítulo.

Por la parte sincrónica, la recopilación de fotografías y su análisis revelan la importancia de la imagen que el estudio adquiere, un papel importante ya que a través de la imagen se pudo demostrar lo que a la vista de las personas no son perceptibles, se tomó datos y evidencias que respaldan lo escrito por ésta tesis, el limitante que se encontró con las imágenes es que en la mayoría de los casos los buses estaban en movimiento, dificultando la calidad de una fotografía, pero de ninguna manera impidió cumplir con el objetivo. Sobre todo cuando la tecnología ha dado pasos gigantes, y la imagen en la

época actual es más que necesaria y fundamental para poder expresar y comunicar millones de cosas, que pueden contribuir al desarrollo de una comunidad.

Por otra parte, las bases teóricas de la tesis se fundamentan por medio de la Escuela Latinoamericana, ya que habla de un análisis sobre imposición de valores, creencias, normas y comportamientos de las minorías gobernantes hacia una masificación del pensamiento, lo que representaba una imperialización de la cultura. Se ejecuta a través de los medios de comunicación ya que construyen un sentido social, es decir, éste consumo de la cultura se ve afectado por un proceso de mediatización, que implica su incorporación y transformación de acuerdo con la lógica de los medios.

5.7 FORMACIÓN DE LA CARRERA:

Para la elaboración de la tesis se utilizaron textos analizados y estudiados en la carrera, de autores como Augé, Jesús Martín Barbero, Patricio Guerrero, Armando Silva, Giovanni Sartori, los Mattelart, Ferdinand Saussure, Roland Barthes, Román Gubern, Néstor García Canclini, Ely Chinoy, Juan Pablo Chauvin, Luis Molina, entre otros; premisas que facilitaron información, datos y citas importantes relacionados al transporte urbano y todo su proceso histórico, cultural, sociológico y estructural.

La investigación pretende encontrar y señalar que la comunicación está en el corazón de la sociedad, a través de su cotidianidad y desarrollo y que no sólo se puede hablar de comunicación cuando se trata de un espacio mediático. El transporte urbano de Quito se presenta como ese lugar donde se puede leer las realidades urbanas, esta praxis habitual permitirá que la sociedad comprenda el papel trascendental y determinante de la comunicación.

La contribución de la tesis se enfoca a neutralizar la masificación del pensamiento, construir una sociedad con fundamento integral y, profundo sentido humanístico-integrador, socializante y crítico, con capacidad de intervenir en procesos de reorientación y generación del conocimiento en la sociedad, a fin de revalorizar y preservar la identidad cultural, antropológica, medio ambiente, democratización comunicacional, mejorando la calidad de información en la población y medios, no la manipulación.

BIBLIOGRAFÍA

1. ALBORNOZ, Cesar - ENRÍQUEZ, Francisco - FONTES, Rafael, “*Centro Histórico de Quito; Sociedad y Espacio Urbano*”; Segunda edición, Quito, 1990, Municipio de Quito Dirección de planificación.
2. ALDAZABAL; José; “*Gestos y Símbolos*”; Barcelona, 1992; Centro de pastoral; Litúrgica de Barcelona.
3. AUGÉ, Marc; “*Los «no lugares». Espacios del anonimato. (Una antropología de la sobre modernidad)*” Editorial Gedisa, Barcelona, 1996.
4. AUGÉ, Marc; “*Delo imaginario a lo ficcional total*”, *Centro de Antropología de los Mundos Contemporáneos*, (E.H.E.S.S.) París, Maguaré 1999.
5. AUGÉ, Marc; “*Hacia una antropología de los mundos contemporáneos*”, Ed. Gedisa. Barcelona, 1998.
6. BACZKO, Bronislaw. “*Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*”. Buenos Aires: Nueva Visión. 1999.
7. BAILÓN, Jaime; “*La chicha no muere ni se destruye, sólo se transforma*”, Iconos, Revista de Ciencias Sociales No. 18, Flacso-Ecuador, Enero 2004.
8. BARBERO, MARTÍN, Jesús; “*De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*”. México: G. Gili. (1987).
9. BARTHES, Roland; “*La aventura semiológica*”. Buenos Aires, Paidós, 1990.
10. BARTHES, Roland; “*La cámara lúcida, Nota sobre la fotografía*”, Paidós Comunicación, Buenos Aires-Argentina; 1997, ISBN 84-7509-621-2.
11. BARTHES, Roland; “*Retórica de la imagen*”; edición en español; 1999.
12. BEINHAUER, Werner: *El humorismo en el español hablado (improvisadas creaciones espontáneas)*. 1a ed. Madrid, 1973: Gredos, 1973. ISBN:84-249-0489-3.
13. BEINHAUER, Werner; *El español coloquial*. 3ra ed., 2.a reimpresión Madrid: Gredos, 1964-1991, Título original: Spanische Umgangssprache. ISBN: 84-249 0765-5.

14. BERENGUER, José Manuel, *“Espacios sonoros, tecno política, y vida cotidiana”* Ruidos y sonidos: Mundos y gentes, Realizada en colaboración con el Instituto Catalá de Antropología. Barcelona España, 2005.
15. BERNSTEIN, Basil: *“Clases sociales, lenguaje y socialización”*, University of London Institute of Education, 1969, Sociology 3, No. 1.
16. CAICEDO, Jacqueline y LENK, Sonia; *“Hable serio, análisis lingüístico de la coba y jerga estudiantil (una alternativa para la comunicación)*, 1ª ed. Quito: Abrapalabra Editores, 1989.
17. CARRIÓN MENA, Fernando, *“Los imaginarios urbanos fundacionales de Quito”*, FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Sede Ecuador.
18. CARRIÓN, Fernando *“El Trolebús en Quito”*, en Diario Hoy. Quito: 12/01/1994.
19. CHAUVIN, Juan Pablo; *“Conflicto Y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito”* Ediciones Abya-Yala; Quito Ecuador, 2007
20. CHAVES; Fernando; *“El hombre Ecuatoriano y su Cultura”*; Quito: Banco Central del Ecuador 1990.
21. CHINOY, Ely; *“Introducción a la Sociología”*; Paidós Ediciones; Buenos Aires.
22. DE FLEUR, Melvin; BALL ROKEACH, Sandra; *“Teorías de la comunicación de masas”*; Paidós ediciones; 1993.
23. DORFMAN, Ariel. MATTELART, Armand., *“Para leer al Pato Donald”* (comunicación de masa y colonialismo), Buenos Aires, Siglo XXI, 1972.
24. ECHEVERRÍA, Rafael: *“Ontología del Lenguaje”*; Dolmen Ediciones, Chile (1996), ISBN: 956-201-226-3
25. GALINDO, Luis Jesús; *“Investigación Social y Comunicación”*, en Revista Signo y Pensamiento No.9 Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. pp 73-92.

26. GARCÍA CANCLINI, Néstor. *“Culturas Híbridas, Estrategias para entrar y salir de la modernidad”*. EDUSP, 1997.
27. GARCÍA CANCLINI, Néstor; *“Imaginarios Urbanos”*, Editorial: EUDEBA, año 2006, ISBN 9502313526.
28. GEERTZ, Clifford, *“Antropología Americana”*, vol. 59, 1957.
29. GIMÉNEZ M., Gilberto; *“Modernización e Identidades Sociales”*. Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México. ISBN-968-36-2941-5, 1994.
30. GÓMEZ, Nelson; *“Pasado y presente de Quito”*. Municipio Metropolitano de Quito; 1997
31. GONZÁLEZ, Mónica; *“Teoría Conceptual de Diseño”* Universidad de Londres.
32. GONZÁLEZ, Luis; *“La Sociología, aventura dialéctica”*. Edit. Tecnos. Madrid. 2ª reimp.
33. GUBERN, Román, *“La mirada opulenta exploración de la iconosfera contemporánea”*, Editorial Gustavo Gili, 1987, España, ISBN: 84-252-1338-X.
34. Guerrero Arias, Patricio; *“La cultura”*; Ediciones Abya- Yala; Quito Ecuador, Mayo del 2002
35. HAZEL, Crest; *“Comunicación no verbal: perspectivas básicas”*; Illinois 180.
36. JIMÉNEZ, Ileana Vargas; *“La Entrevista En La Investigación Cualitativa: Nuevas Tendencias Y Retos”*; Centro de Investigación y Docencia en Educación Universidad Nacional, Costa Rica, 2012.
37. LONGINA, Chiu; *“Tecnologías de control social: el sonido”*, Antropología del Sonido, Control Social a través del Sonido. 2006.
38. MARTÍN BARBERO, Jesús; *“Cultura, medios y sociedad”*; Universidad Nacional de Colombia - Facultad de Ciencias Humanas, Septiembre 1998, ISBN 958-8031-29-0.
39. MARTÍN-BARBERO, Jesús; *“De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía”*. México: G. Gili. 1987.
40. MATTELART; Armand; MATTELART, Michele; *“Historia de las teorías de la comunicación”*; Paidós Ediciones; 1997.

41. MOLINA; Luis; *“La producción y el consumo de la radio en la transportación pública de Quito”*; Universidad Andina Simón Bolívar, 2004.
42. MORAGAS, Miquel de (Editor), *“Sociología de la comunicación de masas”*. Edit. Gustavo Gili, S.A. Barcelona. 2ª edic.
43. MOREANO, Alejandro; *“La Batalla del Trole”*, en Diario Hoy. Quito: 22/03/1996.
44. ORTEGA CAICEDO, Alicia; *“La ciudad y sus bibliotecas: el grafiti quiteño y la crónica costeña”*, Antropología urbana, Quito, 1999, Universidad Andina Simón Bolívar. Sede Ecuador; Corporación Editora Nacional.
45. ORTEGA; Milton Eduardo; *“Cultura Popular y Comunicación”*; Quito; CIESPAL; Editorial, Cuadernos Del Chasqui; 1987
46. ORTIZ, Doris; *“Familia y educación”*; Edición Abya Yala, Quito Ecuador; 2010.
47. PRIETO, Daniel; *“Método de análisis del discurso”*. Universidad Católica Boliviana. La Paz. Mimeo.
48. SALVADOR LARA, Jorge; Historia de Quito, *“Luz de América”*; 2009 Quito-Ecuador, 479 págs., ISBN 9978-36-618-0
49. SARTORI, Giovanni; *“Homo Videns. La Sociedad Teledirigida, La Primacía de la Imagen”*; Taurus Ediciones, (1997)
50. SAUSSURE, Ferdinand De; *“Curso de Lingüística General”*; Vigésima Cuarta Edición, Editorial Losada – Libera los libros; Buenos Aires, 1945.
51. SAVRANSKI, I.; *“La cultura y sus funciones”*. Editorial Progreso. Moscú - URSS. 1983. pág. 76.
52. SAZBON, José; *“Saussure y los fundamentos de la lingüística”*. B.A. Centro Editor de América Latina. 1987.
53. SILVA, Armando, *“Grafiti: Una ciudad Imaginada”*, Tercer Mundo Editores, Bogotá 1988.
54. SILVA, Armando; *“Imaginario urbanos”*. Bogotá y Sao Paulo, Cultura y comunicación urbana en América Latina. Bogotá: Tercer Mundo Editores. (1992).

55. SOSA DÍAZ SAAVEDRA, José. *“Contextualismo y Abstracción: Interrelaciones entresuelo, paisaje y arquitectura”*. Universidad de las Palmas de Gran Canarias. 1995
56. SOTO, GONZÁLEZ, Mario; *“Edgar Morín; Complejidad y sujeto humano”*; tesis doctoral, Valladolid, Mayo de 1999.
57. TOMPAKOW, Roland - UCIL Pierre; *“El cuerpo habla: El lenguaje silencioso de la comunicación Verbal”*; Bogotá: Taller San Pablo; 1995.
58. VALLEJO, René; *“Quito: capitalidad y centralidades”*; Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, OLACCHI • ISSN: 1390-4361
59. VÁSCONEZ, Mario; *“Breve Historia de los Servicios en la Ciudad de Quito”*. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad, Municipio Metropolitano de Quito. 1997.
60. VILLENA, Francisco *“Bus Urbano Tipo”*, Memorias del Transporte. La historia de un Cambio. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2000

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS-PÁGINAS DE INTERNET.

1. <http://es.shvoong.com/writing-and-speaking/speech/1808061-el-discurso-como-interacci%C3%B3n-social/Quito>, 17 marzo 2012
2. http://perio.unlp.edu.ar/tpm/textos/tpm-lenguaje_sonoro.pdf; Quito, 25 marzo 2012
3. <http://trumbull.files.wordpress.com>. Quito, 19 abril 2012
4. <http://www.agapea.com/libros/El-discurso-como-interaccion-social-9788474327137-i.htm>Quito, 2 mayo 2012
5. <http://www.eluniverso.com/2010/05/03/1/1447/desde-hoy-rige-pico-placa-vias-quitenas.html>Quito, 16 mayo 2012
6. <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/atencion-con-los-contraflojos-264209.html>; Quito, 5 julio 2012

7. <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/caos-en-el-primer-dia-de-operaciones-en-el-corredor-sur-occidental> 546596.html- Quito, 15 julio 2012
8. <http://www.hoy.com.ec/suplemen/blan188/byn.htm> -Quito, 20 julio 2012
9. http://www.quito.com.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=38&Itemid=151: Quito, 1 agosto 2012
10. <http://www.slideshare.net/guest975e56/metodos-y-tecnicas-en-la-investigacion-cualitativa>, Quito, 3 agosto 2012
11. http://www.slideshare.net/bomba_jazzy/la-comunicacion-visual, Quito, 5 agosto 2012
12. http://www.utpl.edu.ec/congresotransporte/images/stories/pdf/transporte_masivo.pdf (sistema de transporte masivo de Quito); Quito, 17 agosto 2012
13. Villarroel, José; “La Coba: lenguaje en clave”; 24 de septiembre de 2008, Archivo del blog: (<http://josvillarroelyanchapaxi.blogspot.com/2008/09/la-coba-lenguaje-en-clave.html>); Quito, 22 agosto 2012

ANEXOS

ANEXO 1

NOMINA DE ENTREVISTADOS

- Alejandro González, nacionalidad ecuatoriana, Quito, usuario de la línea de transporte Disutran S.A.
- Alex Quishpe; nacionalidad ecuatoriana, Ibarra, chofer profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)
- Andrea Fuentes, nacionalidad ecuatoriana, Quito, estudiante Colegio Santa Dorotea, usuario de la línea de transporte Disutran S.A.
- Aníbal Lema, nacionalidad ecuatoriana, Quito; chofer profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)
- Antonia Puente, nacionalidad ecuatoriana, Quito, usuario de la línea de transporte Disutran S.A.
- Carlos Díaz; nacionalidad ecuatoriana, Santo Domingo; controlador perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)
- Cristian Pinzón; nacionalidad colombiana; controlador perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)
- Darío Parra; nacionalidad ecuatoriana, Quito, usuario de la línea de transporte Disutran S.A.
- Hernán Moreno; nacionalidad ecuatoriana, Latacunga; chofer profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)
- Hernán Zambrano; nacionalidad ecuatoriana, Quiteño, Gerente de la Cooperativa Disutran S.A.; entrevista realizada el 15 de Agosto del 20
- Mariana Vera, nacionalidad ecuatoriana, Guayaquil, usuario de la línea de transporte Disutran S.A.

- Natalia Molina, nacionalidad ecuatoriana, Quito, estudiante Colegio Paulo VI, usuario de la línea de transporte Disutran S.A.
- Oswaldo Bermúdez; nacionalidad ecuatoriana, Quito, chofer profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)
- Wilmer Peña; nacionalidad ecuatoriana, Manabí, chofer profesional perteneciente a la cooperativa Disutran S.A.; Entrevista realizada el miércoles 22 de agosto en la parada de la cooperativa. (Quitumbe)

ANEXO 2

GUÍA DE ENTREVISTAS.

Para esta técnica se elabora las siguientes preguntas:

1. ¿Nombre y función del entrevistado?
2. ¿Cuántas horas trabajan al día en la unidad?
3. ¿La Cooperativa les exige llevar algún uniforme?
4. ¿Cuál es la reacción de los usuarios en relación a la velocidad, ya sea máxima o mínima?
5. ¿Qué significado tiene colocar calcomanías, imágenes religiosas, cortinas, etc., es decir la decoración?
6. ¿Tienen seguro social y pagos de horas extras?
7. ¿La cooperativa les brinda información y capacitación en educación vial?
8. ¿Cada qué tiempo realizan mantenimiento a las unidades?

ANEXO 3

FORMULARIO DE ENCUESTA

1. ¿Alrededor de cuantas horas viajas en un transporte público?
2. ¿Has realizado en algún momento un graffiti o has escrito algo en los forros o asientos?
Si No Porque:
3. ¿Qué haces cuando necesitas que el bus vaya más rápido?
a) Golpeas el bus b) silvas c) gritas d) no haces nada
4. ¿Qué es lo primero que observas al subir a un bus?
a) asiento libre b) letreros o frases c) grafitis d) personas durmiendo e) mujeres maquillándose f) otros
5. ¿Cuáles son las frases más comunes que has escuchado en el bus?
6. ¿Se fija en la decoración del bus? Como los stickers, imágenes, religiosas, cortinas el color, etc.

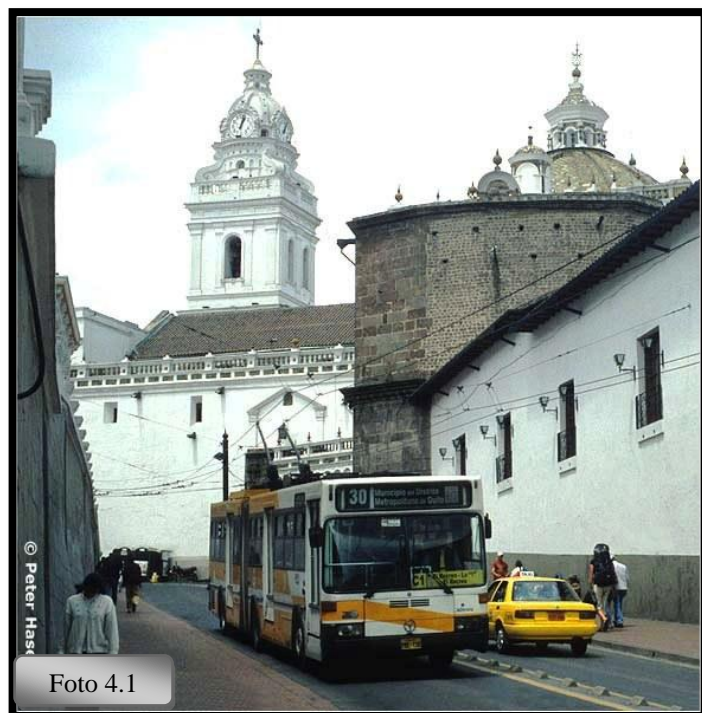
Sí No
7. ¿Qué te disgusta del transporte público?
a) La música del conductor b) la conversación de la gente
c) los vendedores ambulantes d) o el bus lleno
8. ¿Para tomar un bus que consideras más importante?
a) el nombre de la cooperativa b) el grito del controlador c) el rotulo del bus
d) el color del bus f) otro
9. ¿Crees que en el transporte urbano es un buen lugar para conocer gente?
Si No Porque:
10. ¿Alguna vez en tu vida has entablado una conversación con alguien en el bus?
Sí No

ANEXO 4

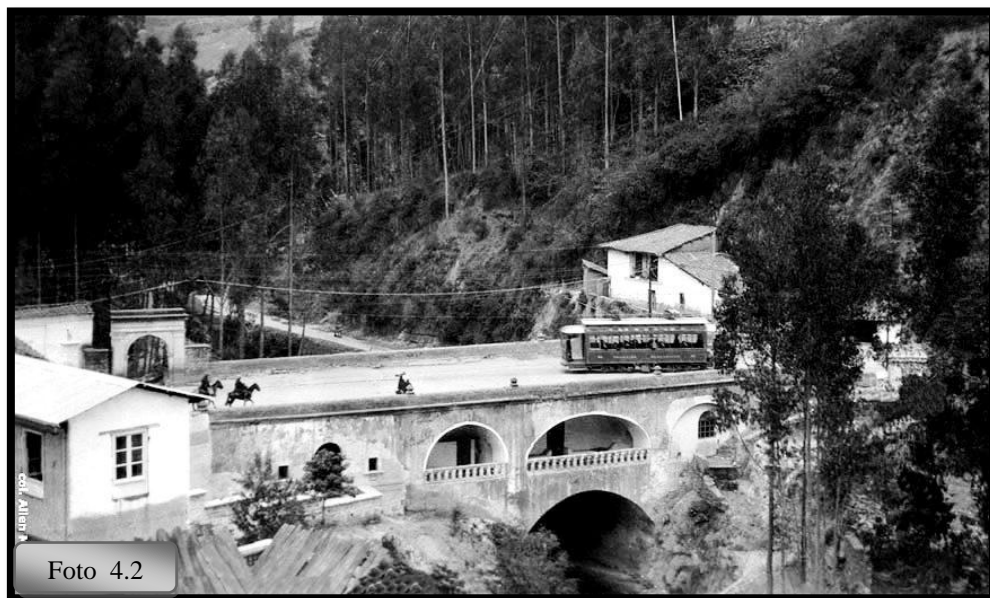
FOTOGRAFÍAS



4.1 Contraste de fotografías, en la parte superior el tranvía, en la parte inferior el trole bus, en el mismo sector de Cumanda.



4.2 Tranvías en Quito; “Un carro de cuatro ejes cruzando otro puente en la calle Maldonado, sobre el río Machángara. Hoy los trolebuses pasan rápidamente por aquí”¹⁰⁰.



4.3 “Tranvía 1, en la Av. 18 de Septiembre en Quito. Hoy esta avenida se llama 10 de Agosto”¹⁰¹



¹⁰⁰<http://www.tramz.com/ec/q/qs12.html> (Allen Morrison)

¹⁰¹<http://www.tramz.com/ec/q/qs02.html>



4.4 Contraste de fotografías, lugar Santo Domingo, tranvía y trole bus ¹⁰²



¹⁰² Fuente: <http://www.tramz.com/>

4.5 Tráfico en Quito con buses Populares; Foto tomada de busamerica.Com



4.6 Bus Ejecutivo, el siguiente escalón de buses “Trompudo”, en las calles del centro Histórico de Quito, foto tomada de Ecuabus.



4.7 Primeros recorridos del trole bus en Quito; al fondo bus popular “trompudo”. Marco Sandoval, *El Comercio*, Quito, 29/10/1995



4.8 Contraste de moneda del servicio (sucres, dólares). Foto tomada de <http://www.tramz.com/ec/q/b1.html>



4.9 Ecovía recorrido desde la Marín hasta la Rio Coca, el color característico rojo.



4.10 Contraflujo, en horas pico se habilitó una vía en contra sentido para mejorar los tráficos en Quito Foto Diario La Hora. 10/09/2009.



